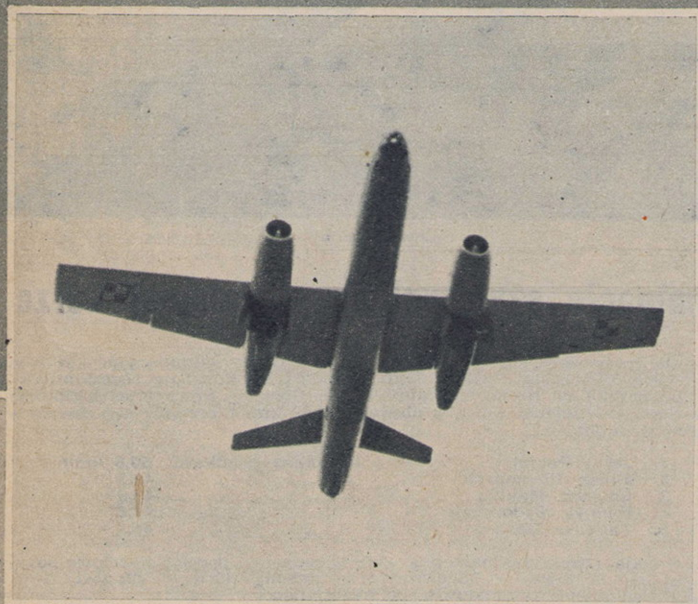
Z WIZYTĄ
U BOMBOWCÓW
ODRZUTOWYCH

(Patrz także strona 3)

Skrzydlata
POLSKA

NR 20 (254) ● 13 MAJA 1956 R. ● ROK WYDANIA XII
CENA 70 GR





32



NA STARCIE

Kto przeszkadza szybownikom Warszawy w lataniu?

OBYWATELU REDAKTORZE!

SPRAWY Aeroklubu Warszawskiego niejednokrotnie były poruszane na łamach „Skrzydlatej Polski". Pamiętając pozytywne wyniki interwencji naszego czasopisma, zwracamy się z prośbą o pomoc w wyjaśnieniu kilku faktów, które miały miejsce w Aeroklubie Warszawskim. Znane powszechnie są dobre wyniki naszego klubu w ubiegłym sezonie. Uważamy, że nakładają one na aeroklub obowiązek uzyskania przynajmniej takich samych wyników w roku bieżącym. Dlatego nie możemy się zgodzić z postępowaniem kierownictwa aeroklubu jakie miało miejsce w ciągu kilku ostatnich dni. Aby nie być gołosłownym, pozwolimy sobie przytoczyć kilka faktów.

W dniu 29.4.56 r. była przewidziana próba defilady pierwszomajowej. W niej to miał również wziąć udział Aeroklub Warszawski. Kierownik Aeroklubu Warszawskiego na własną rękę zawiesił wówczas loty w klubie. Grupa pilotów zwracała się do niego z prośbą, aby ze względu na bardzo dobre warunki termiczne pozwolił na start przynajmniej tylko tym pilotom, którzy mają szanse zakwalifikować się do III SMP. Niestety, piloci ci dostali odpowiedź odmowną, a przecież próba pochodu mogła się odbyć bez tych kilku osób. Próba ta zakończyła się o godz. 11.15 i loty mogłyby się odbywać normalnie, gdyby nie to, że kierownik Aeroklubu Warszawskiego zezwolił personelowi technicznemu na powrót do domu.

Obywatelu Redaktorze, prosimy o wyjaśnienie dlaczego zostały wydane tak bezduszne decyzje?

Dalej, w dniu 2.5.56 r. tj. w dniu rozpoczęcia IX Wyścigu Pokoju, w Aeroklubie Warszawskim zostały zawieszone loty, ponieważ obawiano się, że jakiś samolot lub szybowiec może przelecieć nad stadionem X-lecia. Pytamy dlaczego tego rodzaju asekurantctwo jest tolerowane? Przecież uniemożliwia ono wykorzystanie tak rzadkich w obecnym sezonie warunków termicznych.

Jednak nie tylko kierownictwo Aeroklubu Warszawskiego utrudnia latanie w klubie. W dniu 5. 5. 56 r. została zwołana odprawa kierowników wyszkolenia. Odprawa ta odbywała się na terenie Aeroklubu Warszawskiego i w związku z tym zostały zawieszone loty na terenie całego kraju. Tłumaczono to nieobecnością kierowników wyszkolenia w aeroklubach. Czy rzeczywiście brak kierownika wyszkolenia uniemożliwia latanie? Na prośby pilotów Aeroklubu Warszawskiego kierownik wyszkolenia klubu zwrócił się o zezwolenie na rozłożenie startu szybowcowego. Niestety, nie raczono mu nawet odpowiedzieć. Grupę pilotów, która udała się w tej sprawie do ZG LPŻ zbyto oświadczeniem, że w Aeroklubie Warszawskim poza kierownikiem wyszkolenia nie ma żadnego instruktora, który mógłby w tym dniu pełnić funkcję kierownika wyszkolenia. Wydaje się nam, że takie postawienie sprawy jest niesłuszne i krzywdzi instruktorów Aeroklubu Warszawskiego, z których wielu ma bardzo wysokie kwalifikacje zawodowe.

Obywatelu Redaktorze, chcielibyśmy się dowiedzieć kiedy nareszcie minie szał przypadkowego zawieszania lotów, bo do takich należy zaliczyć wyżej opisane. Mamy nadzieję, że redakcja „Skrzydlatej Polski" pomoże nam w uzyskaniu odpowiedzi na dręczące nas pytania.

Przesyłamy wyrazy szacunku

PILOCI SZYBOWCOWI AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

1. Lucyna Bajewska, 2. Zbigniew Chmielak, 3. Jan Gawęcki, 4. Stanisław Gondek, 5. Józef Kołaczyński, 6. Wiesława Łanecka, 7. Pelagia Majewska, 8. Sławomir Makaruk, 9. Stanisław Mańkowski, 10. Jerzy Śmielkiewicz, 11. Jarosław Sobieszczański, 12. Jacek Stupnicki, 13. Wiktor Sznurowski, 14. Zofia Widort, 15. Andrzej Wiśniewski, 16. Bohdan Wodzyński.

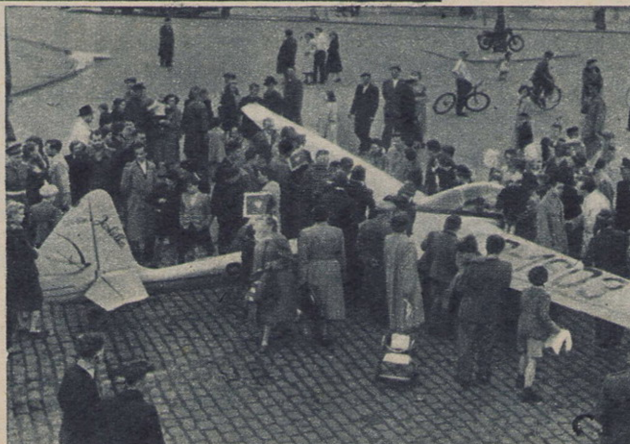
OD REDAKCJI

Alarmujący list szybowników Warszawy przekazujemy za pośrednictwem „Skrzydlatej" do załatwienia kierownikowi Aeroklubu Warszawskiego Stanisławowi Derewińskiemu, od którego oczekujemy szczegółowych wyjaśnień w sprawach poruszanych wyżej.

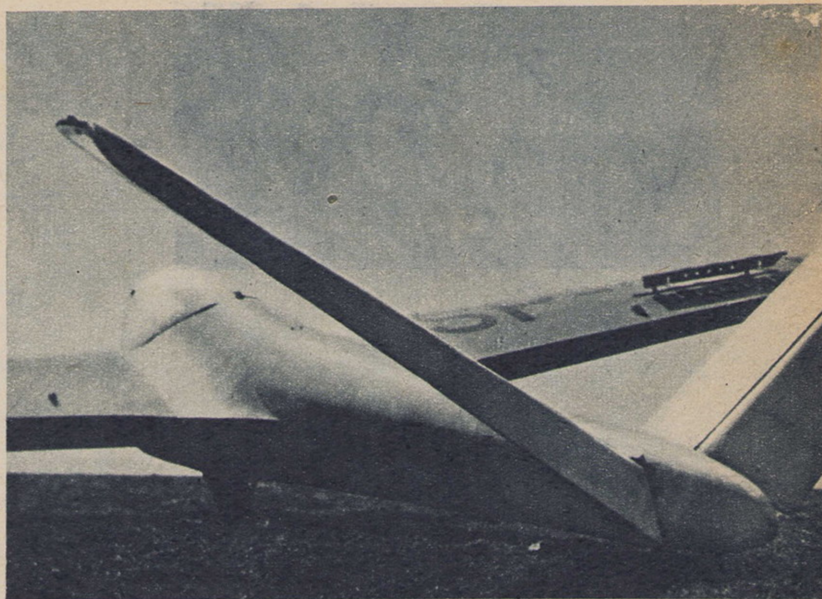
Z pochodu 1-majowego w Warszawie



Pracownicy Instytutu Lotnictwa z pięknie wykonanym modelem samolotu — na trasie pochodu.



Piloci Aeroklubu Warszawskiego demonstrowali w pochodzie szybowiec wyczynowy „Jaskółka". Foto: Jaśko i SP-K



„Jaskółka L".

Eliminacje szybowników w Jeleniej Górze

5 maja rozpoczęły się w Jeleniej Górze zawody eliminacyjne do Szybowcowych Mistrzostw Świata. Jako pierwszą konkurencję rozegrano w tym dniu przelot na trasie trójkąta: Jelenia Góra — Nowa Wieś k/Złotoryji — Gryfów Śląski — Jelenia Góra, o obwodzie 109 km. Pierwsze pięć miejsc w tej konkurencji zajęli:

1.	Jerzy Popiel	— uzyskana prędkość	50,6	km/h
2.	Julian Nowotarski	„ „	49,3	„
3.	Edward Makula	„ „	48,6	„
4.	Henryk Zydorczak	„ „	47,6	„
5.	Tadeusz Góra	„ „	44,2	„

Dnia 6 maja rozegrano następną konkurencję — przelot docelowo-powrotny na trasie Jelenia Góra — Mirosławice — Jelenia Góra — długości 136 km. Pierwsze pięć miejsc przedstawia się następująco:

1.	Jerzy Popiel	— uzyskana prędkość	58,2 km	pkt.	800
2.	Adam Brzoza	„ „	57,9 „	„	796,3
3.	Julian Nowotarski	„ „	55,8 „	„	771,9
4.	Maksymiliana Czmielówna	„ „	51,9 „	„	727,9
5.	Tadeusz Góra	„ „	49,0 „	„	694,9

Po dwóch konkurencjach prowadzi Jerzy Popiel — 1 600 pkt. przed Julianem Nowotarskim — 1 552,1 pkt., Adamem Brzozą — 1 469,8 pkt., Tadeuszem Górą — 1 390,5 pkt. i Maksymilianą Czmielówną — 1 324,5 pkt.

Now.

XXI OZML W STALINOGRODZIE

W dniach od 1 do 7 maja rozegrano następujące konkurencje XXI OZML: Szybkie modele na uwięzi (2,5 cm³), Szybowce A-1, A-2, A-3, modele redukcyjno-latające na uwięzi, modele gumowe oraz silnikowe.

Zwycięzcami w poszczególnych konkurencjach zostali:

W modelach szybkich na uwięzi — **Marian Orlik** — Szczecin. Maksymalna prędkość — 130,90 km/h.

W szybowcach A-1 — **Jarosław Janowski** — Łódź. Suma czasu 5 lotów — 590 sek.

W szybowcach A-2 — **Jan Dihm** — Kraków — MDK. Suma czasu 5 lotów — 660 sek.

W szybowcach A-3 — **Marek Brzana** — Krosno. Suma czasu 5 lotów — 693 sek.

W modelach redukcyjno-latających na uwięzi — **Ryszard Szczęsny** — Szczecin — 201 pkt.

W modelach z napędem gumowym — **Hieronim Kozłowski** — Kraków — MDK. Suma czasu 5 lotów — 651 sek.

W modelach silnikowych — **Bogdan Sokulski** — Gdańsk. Suma czasu 5 lotów — 634 sek.

W klasyfikacji zespołowej zwyciężył MDK — Kraków (2757,5 pkt.), przed Szczecinem — LPŻ (2727 pkt.) i Krakowem — LPŻ (2529 pkt.).

Zawody przebiegały w słabych warunkach atmosferycznych. Organizacja — dobra, spoczywała w rękach kierownictwa **Pałacu Młodzieży im. B. Bieruta w Stalinogrodzie.**

P. E. i J. M. W.

Z ostatniej chwili

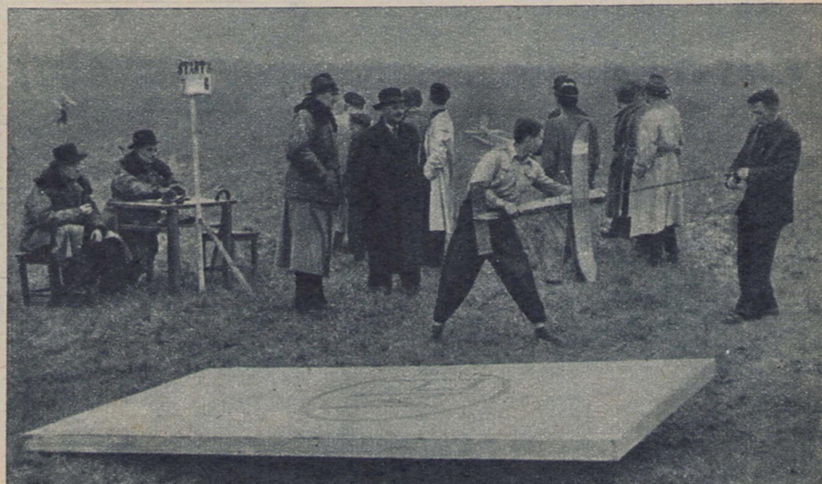
DNIA 6 maja piloci przebywający na turnusie wyczynowym w Lisich Kątach podjęli próbę przelotu na trasie trójkąta: Lisie Kąty — Skórcz — Brachlewo — Lisie Kąty o obwodzie 100 km.

Dwóch spośród nich osiągnęło planowaną trasę. Andrzej Grabowski ukończył swój trójkąt z prędkością 55 km/h, a Ewa Nechay — 53 km/h.

Now.

*

Dnia 6 maja — pil. Ludwik Merło z Aeroklubu Bydgoskiego wykonał przelot po trasie trójkąta 100 km i uzyskał prędkość przelotową 64,9 km/h.





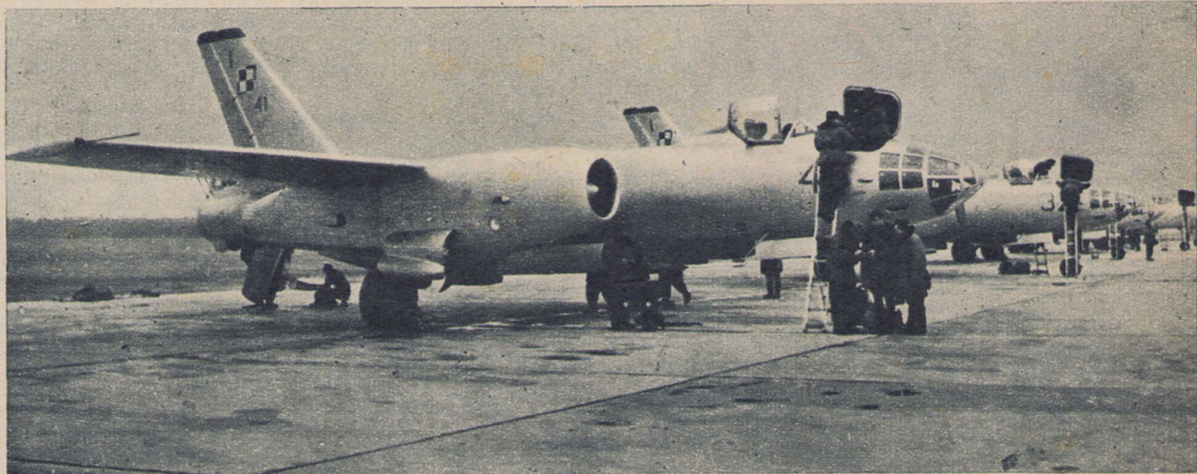
Ostatnie sprawdzenie trasy lotu i załoga może zająć miejsca w kabinie.



Zanim znajdziemy się w powietrzu, maszyny przechodzą przez troskliwe ręce mechaników. (Foto niżej).

„SKRZYDLATA" Z WIZYTĄ U BOMBOWCÓW ODRZUTOWYCH

WSZYSTKIE ZDJĘCIA WAF



Ppor. Goreń odłożył linijkę i potarł ręką czoło.

— Skończyłeś? — zapytał kolegę.

Siedzący naprzeciw niego nawigator załogi, ppor. Kołodziejczyk, zaprzeczył.

Pilot westchnął i znowu zabrał się do pracy. Wykonał już obliczenia na mapie, wykreślił kurs, sporządził nawigacyjny plan lotu, obliczenia inżynieryjno-nawigatorskie, kończył wypełnianie rubryk dziennika pokładowego. Jeszcze tylko rozkaz lotu i...

— Gotowe!

Nawigator i pilot zaczęli teraz uzgadniać swoje obliczenia. Ta żmudna, papierkowa robota zajęła im sporo czasu.

Potem — półgodzinny trening łączności i wreszcie udają się na lotnisko. Nie, jeszcze nie będą startować, choć zajęli miejsca w kabinie. Znowu trening. Tym razem w obsługiwaniu mechanizmów i urządzeń.

Ale i na tym nie koniec. W sali metodycznej ponownie sprawdza się przygotowanie personelu latającego do lotu. Przełożony zadaje wiele pytań, na które piloci i nawigatorzy muszą szybko odpowiedzieć. Opracowuje się tu wszystkie możliwe warianty, jakie mogą zaistnieć w locie. Jednym słowem, są to zagadnienia z cyklu: „Co by było, gdyby..."

I tak zeszło do wieczora. A loty? Jutro.

★

Dzień wstał wcale nie wiosenny. Zimno daje się dokuczliwie we znaki. Nic więc dziwnego, że personel latający i techniczny nadal korzysta z umundurowania zimowego.

Gdy ppor. Goreń i ppor. Kołodziejczyk wraz ze strzelcem-telegrafistą st. szer. Więckowskim przybyli na lotnisko, samolot był już gotowy do lotu. Tak zameldował pilotowi technik.

Jeszcze jedna kontrola: ppor. Goreń sprawdza stan całego płatowca, a nawigator i strzelec-radiotelegrafista swoje kabiny. W porządku! Samolot wykołowuje ze stoiska na pas przygotowawczy.

— Zbiórka personelu latającego!

Meteorolog podaje prognozę pogody: pułap — 610, widzialność — 10, zachmurzenie — pełne!

A więc lot w trudnych warunkach meteorologicznych. Jeszcze tylko kilka wskazówek szefa łączności, nawigatora oddziału, kierownika lotów i wreszcie załoga jest całkowicie przygotowana do wykonania zadania.

... — Ja 180, pozwólcie zapuścić silniki!

— Zezwalam! — w słuchawkach hełmofonu pilota rozległ się głos kierownika lotów.

— Od silników! — ta komenda skierowana jest pod adresem personelu naziemnego.

Całą mocą zawyły odrzutowe silniki. Ciężki, srebrzysty bombowiec majestatycznie wykołowuje na start wykonawczy.

Rozlega się przenikliwy świst, przechodzący w ogłuszający huk. Bombowiec, jakby popchnięty mocarną ręką siłacza, rusza z miejsca. Nabiera szybkości. Odrywa się od ziemi. Chowa podwozie. Znika za chmurami.

Lecą po prostej. Pod nimi nieprzejrzana biała zasłona. Nawigator pewnie prowadzi maszynę, którą steruje pilot. Strzelec-radiotelegrafista utrzymuje nieprzerwaną łączność.

Jeden zakręt, po pewnym czasie drugi, zdjęcie fotograficzne terenu i oto znowu pod płatami ukazuje się brunatno-szara o tej porze roku plama lotniska.

Lądowanie odbyło się bez przeszkód. Uwagi kierownika lotów?

— Dobrze, ale byłoby lepiej, gdyby pilot więcej dbał o łączność...

Goreń, Kołodziejczyk i Więckowski są zadowoleni. Ich wysiłek nie poszedł na marne.

Korzystam z okazji dobrego humoru lotników.

— Czy trudno jest prowadzić bombowiec odrzutowy? — pytam.

— Trudno — odpowiada pilot, ppor. Goreń. Ale można się nauczyć.

Przypominam sobie teraz słowa doświadczonego pilota, ppłk. Paździora, który w dniu X-lecia Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego tak mniej więcej odpowiedział na podobne pytanie przedstawiciela Polskiego Radia:

— Uważam, że każdy, przeciętnie zdolny, młody człowiek może nauczyć się prowadzenia bombowego samolotu odrzutowego.

Tak, Stanisław Goreń, syn pracownika warszawskiej służby zdrowia, Władysław Kołodziejczyk, chłop z okolic Lublina — nie posiadają jakichś nadprzyrodzonych zdolności. A jednak w wyniku uporczywego szkolenia doskonale radzą sobie ze skomplikowanym sprzętem, w jaki wyposażony jest bombowiec odrzutowy.

★

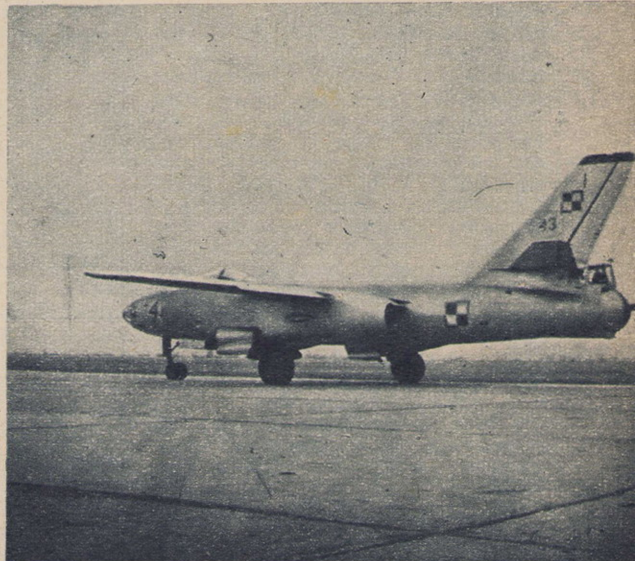
Gdy wychodziłem z oddziału — zapadał zmierzch. Oczekujący przed bramą oficerowie szybko wsiadali do autobusu. Wszyscy śpieszyli do domów; jedni, aby uczyć się przed pójściem do szkoły wieczorowej, inni, aby się przebrać i pójść do klubu, gdzie zespół artystyczny pobliskiego zakładu pracy dziś właśnie wystawia komedię.

A na stoiskach mechanicy szczelnie okrywali brezentem wysokie, srebrzyste bombowce.

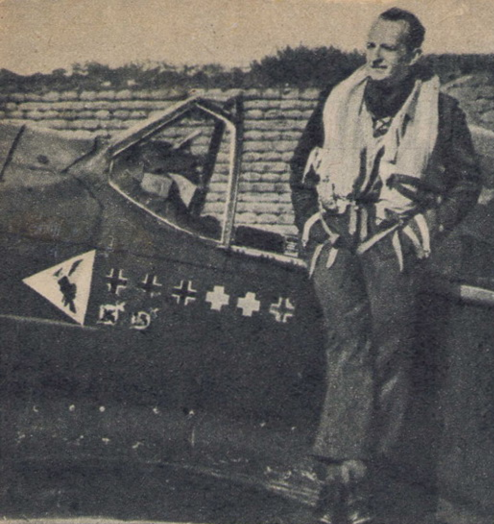
L. BARAN



Kabina pilota przypomina nieco kabinę myśliwca. I tu również umieszczony jest fotel do katapultowania.



Bombowce wracają z zadania do bazy.



Lato 1944. Bohdan Arct jako dowódca dywizjonu 316 przy swoim „Mustangu". Na kadłubie widoczne są oznaczenia zestrzelonych maszyn hitlerowskich: u góry samolotów, u dołu pocisków V-1. Wylatał on przeszło 2 500 godzin na 50 typach samolotów i wykonał 131 lotów bojowych.

Z KABINY MYŚLIWCA DO TWÓRCZOŚCI LITERACKIEJ

KIEDYS przychodzi wreszcie taki rok, miesiąc i dzień równo odmierzonego dziesięciolecia, które spina szeroką klamrą spostrzeżeń miniony okres, odmierza najlepsze wartości twórcze i zamyka niewątpliwie ogromne kręgi własnych doświadczeń. One to, pełne zmagań wewnętrznych, zmuszały ciągle do szukania nowych dróg w odkrywaniu najcelniejszego obrazu artystycznego, trafiającego do czytelnika w sposób prosty i wzruszający. Dziesięć lat to spory szmat czasu, spory tym bardziej, że obejmujący twórczość literacką o tematyce lotniczej, ściślej mówiąc twórczość Bohdana Arcta.

Ostatnio odwiedziłem Bohdana Arcta w odległej od Warszawy o przeszło siedemdziesiąt kilometrów wsi Dobrzanów. Nadarzyła się więc okazja, aby o wielu sprawach podyskutować, a o inne zapytać. Zresztą dobrze mi znany uśmiech pisarza i zarazem gospodarza maleńkiego domku dawał do zrozumienia, że z okazji jubileuszu będziemy mogli porozmawiać nie tylko o dziesięciu ostatnich latach.

Kto z nas nie pamięta swej młodości: lat młodzieńczego entuzjamu do lotnictwa, lat wielu przeżyć tak zwyczajnych, a jednak niecodziennych, bo na miarę tych wszystkich marzeń, które zamieniały się później w rzeczywistość. Niewątpliwie do takich entuzjastów należy Bohdan Arct. Z gimnazjum im. Ziemi Mazowieckiej w Warszawie, które ukończył, wyszło sporo zdolnych pilotów i konstruktorów. Tam też zostaje zarażony bakcylem latania. Nic też dziwnego, że jeszcze tego samego roku zgłasza się ochotniczo do wojska. Mając prawo wyboru broni, otrzymuje przydział do lotnictwa. Przechodzi szczęśliwie badania lekarskie i po Szkole Pilotów zostaje podchorążym rezerwy. Po odbyciu służby, rozpoczyna studia i jednocześnie ma możność uczestniczenia w tak zwanych lotach ochotniczych 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, gdzie od czasu do czasu lata na Potezach XV i XXVII. Maszyny te często „nawalały" i ciągle wielu było zapaleńców gotowych do latania choćby na krześle, byle chciało wystartować, to podejście „góry" łamało entuzjazm ludzi. Ciągle brakowało też sprzętu, a o właściwym szkoleniu rezerwy nie było mowy. Tylko od czasu do czasu, jakby od wielkiego święta zezwolono latać na Potezie lub RWD-8.

Aczkolwiek Bohdan Arct pochodzi z literackiej rodziny, to jednak za młodych lat nic go nie ciągnęło do pióra. Zamierzał poświęcić się zawodowi grafika, bowiem posiadał w tym kierunku pewne zdolności. Ukończył do 1939 r. grafikę użytkową pod kierunkiem doskonałego drzeworytnika prof. Bartłomiejczyka w Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Był chyba „najlepszym grafikiem pośród lotników i najlepszym lotnikiem pośród grafików" co nie znaczy bynajmniej, aby zaliczał się do asów w obu dziedzinach. Umiejętności lotnicze miał pokazać dopiero podczas wojny.

— Ostatniego dnia sierpnia 1939 r. — opowiada autor — zmobilizowano mnie i wysłano na wojnę. Powierzono mi dowództwo plutonu łącznikowego — trzy RWD-8 — i skierowano do Armii Łódź. Nie chcę mówić wiele o tej nieszczęśliwej kampanii. Dwa razy zestrzelili mnie Polacy, bo łatwiej było trafić bezbronnego i powolnego Erwudziaka, niż Messerschmitta. Sylwetek samolotów oczywiście nie znano, tkwiły w szafach jako dokumenty ściśle tajne. Kampanię wrześniową kończyłem na piechotę, drałowałem jak i inni lotnicy, za granicę — Rumunia, obóz, ucieczka. Potem załoczony stateczek, podróż przez Morze Czarne, Syrię, Morze Śródziemne do Francji. Tam bezczynność, nuda, brak pieniędzy — obóz w Lyon. Dopiero w marcu 1940 zadecydowano o moim lataniu. Dostałem się do szkoły nawigatorów i strzelców w Blidzie pod Algerem. Woziłem tam uczniów: Francuzów, Arabów i Murzynów, aż padła Francja. Wtedy wraz z resztą polskiego personelu, drogą przez północną Afrykę, Casablankę, Gibraltar dostałem się do Anglii.

— Panie Bohdanie, czy w Anglii też była okazja do bezczynności?

— O nie. Po kilku tygodniach latałem już jako „ferry pilot", to znaczy rozprowadzałem maszyny wszelkiego rodzaju z fabryk i lotnisk do jednostek na teren całego kraju. To był doskonały trening. Poznałem jak własną kieszeń przeszło dwadzieścia typów samolotów różnego rodzaju, poznałem doskonale Anglię, nauczyłem się nawigacji przy każdej pogodzie. W lecie 1941 roku po kursie przygotowawczym ochotniczo zgłosiłem się do dywizjonu myśliwskiego 306. Latałem tam bojowo do lutego 1943 r., kiedy to wyjechałem ochotniczo z grupą pilotów polskich do Afryki na Zachodnią Pustynię. Zestrzeliłem tam pierwszego mojego Messerschmidta.

— Kiedy zaczął pan pisać?

— Otóż właśnie. Do pisania zabrałem się właściwie przypadkiem. Po powrocie z Afryki, koledzy namówili mnie, abym opisał tę wyprawę, która zresztą była bardzo udana. Naszych 15 pilotów w ciągu dwóch miesięcy zestrzeliło 25 samolotów nieprzyjacielskich, przy czym straciliśmy jednego pilota, który dostał się do niewoli. W czasie odpoczynku w lataniu w 1944 roku zabrałem się do pisania i ukończyłem „W pogoni za Luftwaffe". Tytuł nawet nie był moim pomysłem, wynalazł go kolega i „sprzedał" za dwa kieliszki whisky. Książka ta miała ukazać się w języku angielskim. Umowę miałem już niemal w kieszeni i tłumaczenie w połowie ukończone. Wróciłem jednak do latania i zabrakło mi czasu. Potem dostałem się do niewoli i na siedem miesięcy straciłem kontakt ze światem. W rezultacie ta pierwsza moja książka ukazała się w Londynie w roku 1946 po polsku. W międzyczasie napisałem „Messerschmitty w słońcu", wspomnienia z moich przeżyć w dywizjonach myśliwskich.

— Panie Bohdanie, słyszałem, że jedna z książek powstała w niewoli. Czy to ta, którą widziałem w oryginale, w czasie ostatnich odwiedzin?

— Oczywiście. Podczas przebywania w obozie jenieckim, udało mi się otrzymać książkę o niezapisanych kartkach czyli log book. Opisałem w niej i wrysowałem moje przeżycia od momentu skoku do uwolnienia. Pisałem na wesoło, z humorem, starałem się uwypuklić rzeczy wesołe, ominąć lub przejść szybko nad smutnymi. Z zapisków tych powstały później „Zwichnięte skrzydła" napisane już w kraju, po powrocie w 1947 rokn. Były drukowane w „Dzienniku Zachodnim", a później w formie książkowej w ramach biblioteki lotniczej.

— Setki przebytych godzin w powietrzu, loty bojowe, walki powietrzne z nieprzyjacielem to niewątpliwie w sumie ogromna ilość wspomnień i wrażeń. Dlatego też chciałbym zapytać o najciekawsze przeżycia lotnicze?

— Hm. Trudno wybrać, bo było tego sporo. Myślę, że chwila pierwszego zwycięstwa, gdy wróg walił się w morze w płomieniach, a ja, w locie odwróconym bez amunicji, czekałem, aż się utopi. A może lot nad skałami Tunisu, gdy w wąskiej dolince między ścianami gór owiniętych chmurami, goniłem i strzelałem do Messerschmitta. Do mnie wtedy prażył ogniem kaemów znajdujący się poza mną drugi Messerschmitt, do którego znów strzelał mój kolega. Hm. Sporo tego było. A może chwila, gdy po skoku z palącej się maszyny, tuż nad ziemią, w Holandii, czekałem czy spadochron się otworzy, czy też „rąbnę" jak worek w polu?... Trudno mi powiedzieć.

— A najprzyjemniejszy moment w życiu?

— Chwila, gdy po powrocie z niewoli niemieckiej ujrzałem żonę i dowiedziałem się, że powiła córkę. Do tej pory nie miałem od niej znaku życia przez siedem miesięcy.

— Zapewne ma pan już książki ukończone i przygotowane do druku. Czy mógłbym prosić o podzielenie się tą wiadomością z naszymi Czytelnikami?

— Tak. A więc „Szept śmigieł" zawierać będzie prawie w całości „W pogoni za Luftwaffe", „Messerschmitty w słońcu" oraz do tej pory niepublikowane opowiadania. „Żółtodzioby" jest powieścią młodzieżową o dwóch zestrzelonych pilotach i dwóch chłopcach wiejskich. Natomiast w styczniu tego roku ukończyłem powieść sensacyjno-przygodową pt. „Bimber", której akcja rozgrywa się na wsi. Trudności w poszukiwaniu tematyki lotniczej zmusiły mnie do ucieczki od niej.

— Panie Bohdanie, co pan ma teraz na warsztacie?

— I tym razem pracuję nad powieścią sensacyjno-przygodową pt. „Tajemnica latającego dywana". Będzie to książka o Afryce, obfitująca w wiele frapujących momentów, pełna dramatycznych akcji. Zresztą o tym przekona się już sam czytelnik.

— Czy również o tematyce lotniczej?

— Raczej tak — odpowiada z tajemniczym uśmiechem pisarz.

☆

Dziesięcioletni dorobek literacki zamykający się dziesięcioma wydanymi książkami, to okres niewątpliwie długi i burzliwy w twórczości Bohdana Arcta. Ale mógłby być o wiele bogatszy, gdyby nie ogromne trudności, jakie autor musiał pokonać na każdym kroku, będąc w dużym stopniu uzależniony od kaprysów wydawnictw. Dlatego też kilka napisanych tomów nie ujrzało do tej pory światła dziennego. A szkoda, bo książek o tematyce lotniczej nadal brak.

Należy więc życzyć literatowi-pilotowi Bohdanowi Arctowi u progu drugiego dziesięciolecia, długich lat życia, szczęścia osobistego oraz coraz wartościowszych i urzekających pięknem lotnictwa, nowych opowiadań i powieści.

Rozmawiał:

TADEUSZ MALINOWSKI

Rok 1955. Bohdan Arct wśród uczniów Państwowego Technikum Budowy Silników w Warszawie po zakończeniu jednego ze swych wieczorów autorskich, których setny jubileusz obchodził również z początkiem bieżącego roku.



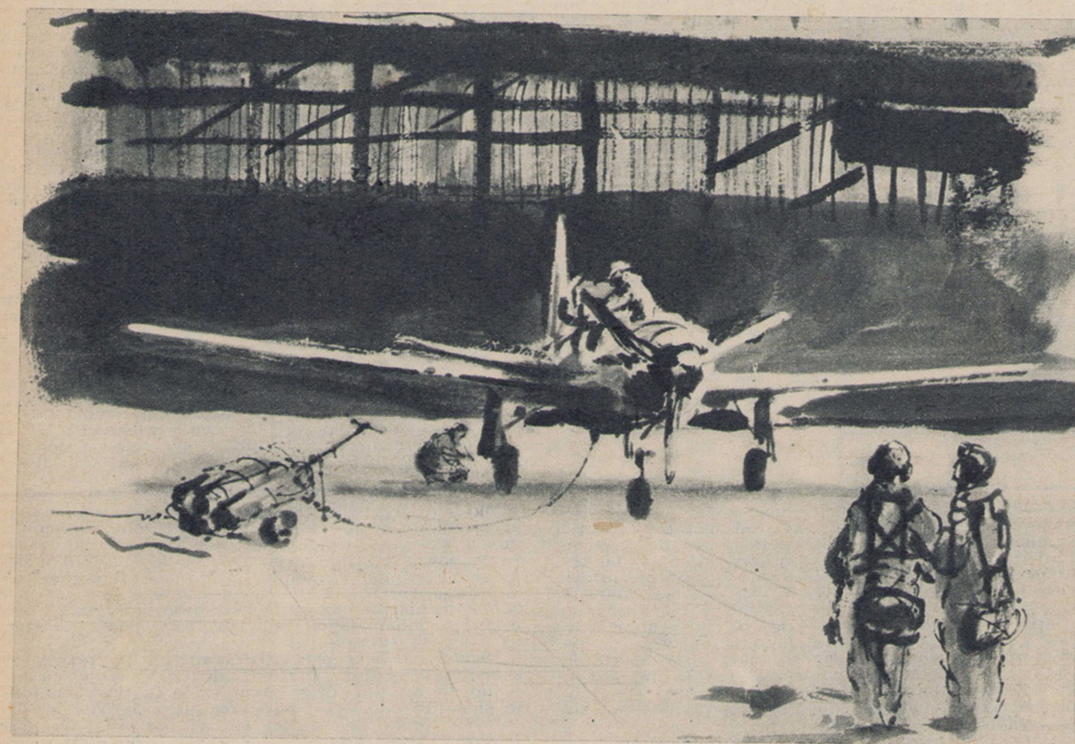
Startuje LIS-03

Napisał: Bogusław Kitzman **Ilustrował: Janusz Grabiański**

PEWNEGO dnia zebraliśmy się — jak codziennie — w pokoju kierownika, aby omówić dzienny plan zajęć i kolejność lotów. Naszym kierownikiem był już wówczas inżynier Kamiński. Dział zgromadził prawie samych młodych ludzi, inżynier Kamiński był naszym seniorem. Przeprowadzał próby w locie jeszcze przed wojną, kiedy reszta nas beztrosko zabawiała się latawcami. Znał też dokładnie ówczesny światek lotniczy, był jakby żywym, chodzącym archiwum. Podczas organizowania lotów nocnych lub pomiarów startów i lądowań, kiedy z konieczności mieliśmy trochę wolnego czasu, zapoznawał nas w ciekawy, anegdotyczny sposób z historią polskiego lotnictwa lat trzydziestych.

Wkrótce orientowaliśmy się w niej pierwszorzędnie. Słuchaliśmy z zainteresowaniem jak to było ze sterownością przedwojennego „Łosia", jak „wybudowały się" nad Włochami silniki „Żubra", kto wtedy zginął itd. Z poszczególnych króciutkich opowiadań powoli układał się nam prawdziwy obraz „Rayskich czasów" naszego lotnictwa. Stawało się dla nas jasne nie tylko to, który samolot był udany, a który nie, lecz również kto świnia, a kto porządny, kto brał łapówki, a kto pracował uczciwie. Inżyniera Kamińskiego powołano też swojego czasu na komisarza sportowego ostatniego „Challenge'u". Znał więc dobrze zakulisowe sprawy tych zawodów. Różnych ciekawostek na ten temat słuchaliśmy z wielkim zajęciem.

Inżynier Kamiński jest średniego wzrostu, szczupły, energiczny. Wali prawdę prosto w oczy, dlatego wydaje się niektórym, co wrażliwszym „mimozom", z początku szorstki, lecz naprawdę jest bardzo uczynnym i solidarnym kolegą. Z racji swej funkcji stanowi jakby pomost między dyrekcją, a naszą Stacją. Ale wcale nie taki pomost, usłużnie nachylony, po którym z góry na dół wszystko leci gładko jak po wazelinie, a odwrotnie ani rusz. Pocieszające jest tutaj, że bezkompromisowość, poczucie sprawiedliwości i troska o wyniki pracy znajdują w końcu uznanie, nieraz po dłuższym oczekiwaniu, ale jednak przynoszą owoc najlepszy.



Odprawa w pokoju inżyniera Kamińskiego skończyła się prędko.

— Niech się pan przygotuje do lotu na bazę. Polecicie z Andrzejem. Tylko nie grzebcie się ze startem, bo pogoda się psuje...

Muszę tu wyjaśnić, że lot nad tzw. bazą należy przeprowadzać tylko w spokojnym powietrzu, w „maśle", na bardzo małej wysokości, około stu pięćdziesięciu metrów. Pomiar taki wymaga poza tym kilku krótkich przelotów z prędkością nieco większą od minimalnej. Trzeba więc bardzo uważać, bo wiadomo, że dobrą radę „lataj nisko i powoli" wymyśliły przedsiębiorstwa pogrzebowe.

Wyjaśnimy teraz kilka spraw. Po pierwsze ustalamy — samolot to nie samochód. Jeśli i Czytelnik to spostrzegł, tym łatwiej pójdzie dalszy ciąg wykładu. Samochód jedzie, zwalnia i staje. Samolot leci, zwalnia i nie staje, ale — po przekroczeniu pewnej granicznej prędkości — zwala się. Jak wygląda zwalenie? Różnie. Zawsze jednak traci się raptownie wysokość, przy czym żołądki załogi podchodzą niemile do góry, tak, jak im każe siła bezwładności. Mówi się wtedy, że samolot „przepada". Wali się w dół, ale jednocześnie nabiera prędkości stając się znów sterownym. Nic w tym wszystkim nie ma groźnego, byle tylko nie „przepaść" ze zbyt małej wysokości, byle tylko samolot wyprowadzić — zanim uderzy w ziemię.

Przygotowujemy się więc do lotu. Zaczyna się to od ułożenia i podpisania programu. Potem ubieramy się, dopasowujemy spadochrony. Biorę spidobarograf, bloczek, zamieniam się z kolegą na sekundomierz, ponieważ, jak zwykle, wydaje mi się, że jego jest lepszy, a w moim wskazówki nie wracają dokładnie na zero. Wreszcie wychodzimy z hangaru, pobrzękując klamrami spadochronów. Idziemy powoli, bo telepiące się luźno siedzeniowe spadochrony uderzają zdradziecko z tyłu pod kolana, a znów zapięte — uniemożliwiałyby prawie zupełnie chodzenie.

W hangarze jest jasno, mechanicy otworzyli wielkie drzwi, które są właściwie składaną ścianą. Nasza „Piątka", do której idziemy, srebrzy się w słońcu na hangarowej płycie. Obsiedli ją na razie mechanicy. Kończą tankowanie i robią normalny przegląd przed startem. Głównie krząta się tutaj barczysty Bednarek, który ma „Piątkę" pod swoją opieką.

Bednarek z niejednego pieca chleb jadał i lubił rozwodzić się nad niezwykłością swego losu. Po kampanii wrześniowej trafił aż do Turcji. Przywiózł stamtąd mnóstwo barwnych wspomnień, dużą ilość fotografii i znajomość tureckiego języka, ze szczególnym uwzględnieniem tamtejszych malowniczych i skomplikowanych przekleństw. „Toś pan największy Turek wśród mechaników" — zawyrokował dobrodusznie szef mechaników. Ta dwuznaczna pochwała szefa zachwiała ogólną wiarę w Bednarkowe przygody. Nielogiczne, ale prawdziwe. Nawet zdjęcia zaczęły niejednemu wydawać się jakieś „lipne".

Właściwie co na nich jest tureckiego?

Pośrodku Bednarek, mina zuchowata, z boku jakieś brunetki. Bednarek twierdzi, że to Turczynki, złośliwi zaś, że na odwrocie jest zatarty napis „Foto — Jedynak". Adresu firmy nie ma, powiadają, ale chyba nie trzeba jej szukać, aż w Konstantynopolu. Raczej w Konstancinie...

Tymczasem mechanicy zakończyli przegląd. Do samolotu podchodzi mały, pucołowaty „radiota" w hełmie z dyndającymi przewodami na głowie. Wywołuje teraz radiostację, z którą będziemy utrzymywać łączność podczas lotu. Zawsze mnie śmieszy, kiedy wyobrażę sobie radiowców rozmawiających w życiu prywatnym w ten sam sposób, w jaki mówią przez radio. Dziwaczne akcenty i przyśpiewy, przeciąganie sylab, zaznaczanie szeleszczących spółgłosek, przyspieszanie stereotypowych zwrotów kończących rozmowę, wszystko to brzmi jak specjalny język dla wtajemniczonych. W tym szaleństwie jest jednak metoda. Chodzi o jak największą wyrazistość, o to, aby pilotowi pomagać, a nie przeszkadzać, lub co gorsza, wprowadzać w błąd. Nasz radiota zapiął już laryngofon i woła:

— Gwiaaazda, gwiaazda, ja liss zero trzy, ja liss zero trzy, odpowiedz jak mnie słyszysz, odbiór...

Podeszliśmy z Andrzejem już tak blisko samolotu, że słyszymy jak coś zachrobotało w kabinie i odpowiedziało głosem człowieka duszonego pod pierzyną:

— Lis zero trzy, lis zero trzy, ja Gwiazda, słyszę cię baardzo dobrze, baardzo dobrze cię słyszę, odpowiedz jak ty mnie słyszysz, odbiór...

Teraz nasz samolot, który od tej chwili jest dla radiostacji Lisem 03, odpowiada krótko głosem kolegi „radioty": „słyszę cię również dobrze". Na tych troskliwych zapytaniach o wzajemną słyszalność kończy się na razie rozmowa na falach eteru i gramolimy się z Andrzejem po chodniku na skrzydle do swoich kabin, ja do przedniej, Andrzej do tylnej. Zamykamy kopułki. Podciągamy pasy piersiowe i udowe Andrzej, jak zawsze, dwa razy szybciej z tym się uporał i słyszę już, jak nawiązuje łączność z naszą „Gwiazdą", która, nomen — omen, będzie w tym locie prawdziwą gwiazdą przewodnią.

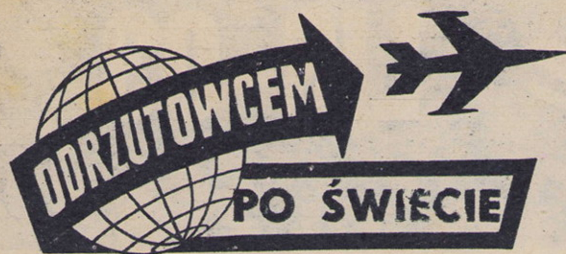
Można zapuszczać silnik. Podjeżdża na kółkach butla ze sprężonym powietrzem. „Największy Turek" podłączy zaraz przewód, słyszę jak stuknął już otwierany wziernik. Z boku przy silniku stoi strażak, przed nim gaśnica, również na małym wózku. Patrzę na zaspaną minę strażaka, a jednocześnie w słuchawkach buczy głos Andrzeja:

— Spójrz na tego przy gaśnicy. Taki to najmniej chyba wierzy w pożary. Tyle startów już widział, a nigdy nie miał roboty.

Nie odpowiadam na tę uwagę, bo właśnie zaczyna się rozruch silnika. Włączam również iskrowniki w mojej kabinie na „I + 2", silnik prycha, wyrzuca szaroniebieski obłoczek z rur, ale zaczyna swą regularną pracę. Inżynier Kamiński jest także obecny przy starcie, czuwa, aby wszystko szło sprawnie. Wreszcie, odciągane za długie druty, brzęczą po betonie podstawki kół. „Gwiazda", z którą Andrzej prowadzi ożywioną rozmowę, zezwala nam kolejno kołować na start, zająć miejsce na pasie i startować.

Przez chwilę silnik ryczy na zwiększonych obrotach, Andrzej puszcza hamulce i „Piątka" czyli Lis 03 toczy się wzdłuż pasa z rosnącym ciągle przyspieszeniem. Podnosi lekko łeb i przednie kółko jest już w powietrzu. Odrywamy się. Lecimy teraz poziomo kilka metrów nad pasem, rozpędzamy się. Zaraz po oderwaniu samolotu Andrzej chowa podwozie. W zwykły hałas silnika wplata się nowy dźwięk — ciche mruczenie mechanizmów. Mruczenie urywa się nagle metalicznym szczękiem zatrzaskiwanych drzwiczek podwozia. Jednocześnie mrugają światełka pod blado-żółtym samolocikiem umieszczonym na tarczy wskaźnika podwozia. Skończył się już pas, mamy już dużą prędkość, a jeszcze lecimy bardzo nisko. Jest to start elegancki — z „fasonem" — z ziemi ładnie wygląda. Teraz wyrywamy do góry, ale mądrze, z umiarem, żeby i wyzyskać nadmiar prędkości i nie zawiesić się bez prędkości we wznoszeniu. Zresztą o technikę pilotażu nie ma co się martwić. Praktyka i uprawnienia Andrzeja mówią same za siebie.

(c. d. n.)



SKOK Z SAMOLOTU PONADDŹWIĘKOWEGO

Pilot doświadczalny Georg F. Smith (USA) lecąc na samolocie F-100 „Super Sabre", na wysokości 12 000 m z prędkością 1 250 km/h, wykonał skok ze spadochronem. Jest on pierwszym pilotem, któremu udało się wykonać skok z samolotu lecącego z tak dużą prędkością. (P)

NAPĘD ATOMOWY W LOTNICTWIE

ZAKŁADY Rolls-Royce podały ostatnio do wiadomości, że przystąpiły do opracowania lotniczego silnika atomowego. Prace badawcze, których celem było stworzenie lekkiego reaktora atomowego, rozpoczęto już przed 18 miesiącami. Wkrótce rozpocznie w Anglii pracę nowy instytut badawczy do spraw silników atomowych, który będzie ściśle współpracował z centralnym instytutem do spraw energii atomowej w Harwell.

Jak wysoko ma krążyć sztuczny księżyc

MOŻE zbyt mało podkreśla się w publikacjach na temat pierwszych sztucznych księżyców fakt, że istnienie ich będzie jednak bardzo krótkotrwałe. Nie umniejsza to oczywiście olbrzymiego osiągnięcia twórczej myśli ludzkiej, która doprowadzi już w najbliższych miesiącach do wystrzelenia pocisku mogącego wielokrotnie okrążyć kulę ziemską. Okrążałby on ją wiecznie w wypadku gdyby znajdował się zupełnie poza atmosferą.

Na podstawie przyjętej według Singera gęstości górnych warstw atmosfery do niedawna sądzono, że sztuczny satelita krążący na wysokości 240 km obniży się i spłonie w dolnych warstwach powietrza już po upływie jednej doby. Nowsze pomiary przedłużyły ten okres do paru dni. Ponadto Singer zwrócił uwagę, że rakieta pomiarowa porywa z sobą i unosi w górne warstwy atmosfery cząsteczki powietrza z warstw niższych. W związku z tym czasokres funkcjonowania wspomnianego sztucznego satelity powinien być jeszcze dłuższy.

Sztuczny księżyc obiegający Ziemię na wysokości 320 km będzie mógł krążyć ponad 15 dni. Dr Kapland, przewodniczący Komitetu USA dla spraw Roku Geofizycznego 1957/58, wyraził pogląd, że co najmniej połowę spośród projektowanych na ten okres dziesięciu sztucznych satelitów pomiarowych należy wysłać właśnie na taką orbitę.

Krążący na tej wysokości sztuczny księżyc o średnicy 60 cm może być w sprzyjających warunkach obserwowany gołym okiem z powierzchni Ziemi. Na to musi on znajdować się powyżej 70° nad horyzontem, w czasie gdy Słońce zniży się pod horyzont co najmniej 9°. Gdy Słońce przekroczy granicę 18° poniżej horyzontu, sztuczny satelita pogrąży się w cieniu Ziemi.

Pomocne dla odszukania tego słabiutko świecącego ciała będą szybkie zmiany jego położenia na niebie, wynoszące 1° co 15 sekund. Oznacza to, że w ciągu 8 sekund taki sztuczny księżyc przesunie się o odległość kątową równą pozornej średnicy tarczy Słońca.

Coraz bardziej aktualne staje się zagadnienie na jakiej wysokości orbitę sztucznego księżyca można uważać za trwałą. Wiemy, że nie istnieje jakaś ostra granica, do której sięgałaby atmosfera. Powietrze otaczające Ziemię rzednie w miarę wzrostu wysokości i „niepostrzeżenie" przechodzi w próżnię międzyplanetarną, gdzie również znajdują się poszczególne, ogromnie rozproszone cząstki materii.

Otóż zgodnie z najnowszymi badaniami, dokonanymi przy pomocy rakiet pomiarowych, dopiero wysokość ponad 800 km nad Ziemią może zapewnić sztucznemu satelicie wieloletni okres funkcjonowania. Tam więc krążyć będą przyszłe sztuczne księżyce z załogą, spełniając funkcję laboratoriów przestrzennych i rakietowych stacji pośrednich na drodze ku innym „prawdziwym" ciałom kosmicznym.

ANDRZEJ TREPKA

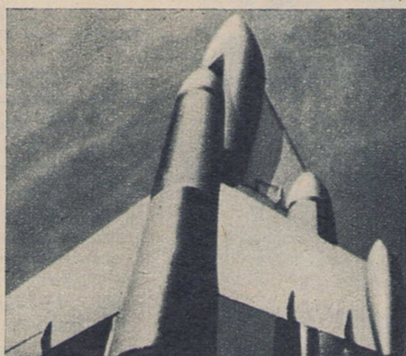


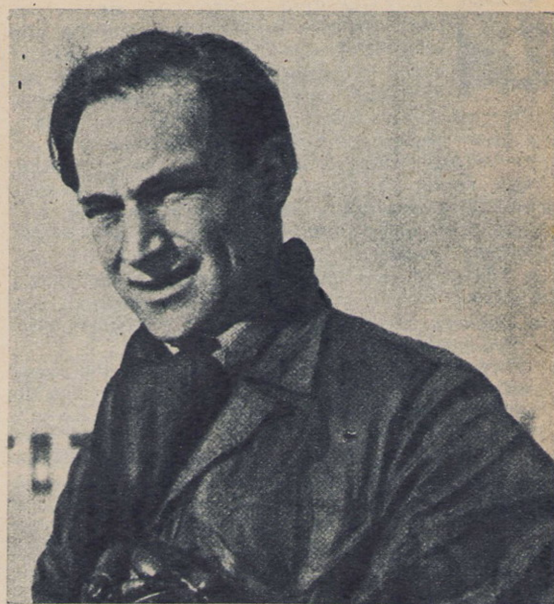
Foto: R. Krajczyński

CHŁODZENIE SAMOLOTÓW NADDŹWIĘKOWYCH

UCZENI przewidują, że przyszłe samoloty naddźwiękowe zostaną zaopatrzone w specjalny system chłodzenia pokrycia umożliwiający loty nawet z czterokrotną prędkością dźwięku. Przy prędkościach tego rzędu pokrycie samolotu rozgrzałoby się w przeciągu 1 minuty do temperatury 480° C. Rozważa się więc wykonanie w pokryciu samolotu otworów o bardzo małej średnicy, przez które na powierzchnię tłoczona będzie woda pod ciśnieniem. Woda pod wpływem wysokiej temperatury podlegałaby natychmiastowemu parowaniu, odbierając z pokrycia ciepło powstałe na skutek tarcia cząstek powietrza.

Uczeni przypuszczają, że w ciągu najbliższych pięciu lat zbudowane zostaną samoloty osiągające prędkość w zakresie liczby Macha — 10 i pułapie do 30 km wysokości. Jest to oczywiście uwarunkowane uzyskaniem odpowiednich silników i materiałów konstrukcyjnych. W przypadku lotów z tak ogromnymi prędkościami, konstruktorzy muszą się już przed tym liczyć, że temperatura pokrycia będzie rzędu około 1 650° C — a więc chłodzenie powierzchni samolotu stanie się nieodzowne.

(P)



Peter Twiss — o swoim rekordowym locie

ZNANY ze swego rekordowego lotu wykonanego na samolocie „FD-2", pilot doświadczalny Peter Twiss, w wywiadzie udzielonym korespondentowi pisma „Der Flieger" opowiedział o lotach poprzedzających rekord: „Największą trudnością przy wykonaniu lotu rekordowego, był pomiar prędkości. W czwartek dnia 8 marca wystartowałem o godz. 8.30 i przeleciałem dwukrotnie trasę na której miałem ustanowić rekord prędkości. Następnie w piątek i w sobotę (10 marca) ponownie przelatywałem powyższą trasę, przy czym dopiero w ostatnim locie udało się w myśl obowiązujących przepisów zarejestrować lot na taśmie filmowej. Gdy osiągnąłem już dość dużą prędkość lotu, odczułem efekt „bariery cieplnej". Temperatura w kabinie zaczęła wzrastać, jednakże odpowiedni system chłodzenia i klimatyzacji zapewniał mi dość możliwe warunki. W pierwszej fazie lotu temperatura na zewnątrz samolotu wynosiła około —60° C, gdy osiągnąłem prędkość maksymalną temperatura na zewnątrz kabiny wzrosła o 120° C, tzn. wynosiła już +60° C.

Podczas lotu, trwającego od chwili startu do lądowania 23 minuty, dwukrotnie zmniejszałem prędkość poniżej prędkości dźwięku, celem zaoszczędzenia paliwa. Mógłbym jednak cały lot wykonać z prędkością naddźwiękową.

O locie rekordowym, dowiedziała się moja żona dopiero wieczorem, po moim powrocie do domu".

(JP)

WIĘKSZOŚĆ szybowców dwumiejscowych nie nadaje się do wykonywania pełnej akrobacji z powodu niedostatecznej wytrzymałości. Także sterowność, a zwłaszcza skuteczność lotek okazuje się najczęściej niewystarczająca w takich figurach jak np. beczka sterowana. Dlatego, aby zapewnić szybowcowi „Stösser" dobre własności w akrobacji, konstruktor jego inż. Paul Lüty odstąpił w nim dość daleko od przeciętnie spotykanych założeń dla szybowca dwumiejscowego.

„Stösser" odznacza się małą rozpiętością i bardzo mocną budową, z czym łączy się nader wysokie obciążenie powierzchni. Dla uzyskania dobrej sterowności poprzecznej zastosowano w nim — prawdopodobnie po raz pierwszy w szybownictwie — odsysanie warstwy turbulentnej z górnej powierzchni lotek. Charakterystyczne jest, że — przy dość szerokim skrzydle — lotki i klapy posiadają zdumiewająco małą szerokość.

„Stösser" jest górnopłatem z wyraźnym ujemnym skosem skrzydła. Skrzydło trapezowe, dwudzielne, jednodźwigarowe, pokryte jest od góry w całości sklejką, od dołu częściowo płótnem (za dźwigarem). Profil skrzydła — zmodyfikowany Gö-549. Lotki i klapy o szerokości zaledwie 8 cm (!) zajmują prawie całą długość krawędzi spływu. Są one wykonane w całości z blach, a napęd ich stanowią rury skrętne. Klapy mogą być wychylane do 60°, zarówno w górę jak w dół i służą zarazem jako hamulce aerodynamiczne. W związku z bardzo małą szerokością lotek i klap, górna powierzchnia skrzydła nie jest — praktycznie biorąc — zakłócona żadnymi szparami ani nierównościami, co ma duże znaczenie dla osiągów szybowca.

Odsysanie warstwy turbulentnej z górnej powierzchni lotek następuje za pomocą specjalnych kanałów, które poprowadzone są wewnątrz skrzydła, wzdłuż lotek. Szczeliny ssące umieszczone są wzdłuż krawędzi przeciwlotkowej, w pobliżu górnej powierzchni skrzydła. Szczeliny lotkowe są od dołu zamknięte przeponą płócienną. Ujście kanałów ssących znajduje się na górnej powierzchni końcówki końca skrzydła, gdzie następuje samoczynne zasysanie powietrza, pod wpływem różnicy ciśnień. Dzięki zastosowaniu odsysania, sterowność lotkowa tego szybowca ma być zdumiewająca, mimo bardzo małych rozmiarów lotek. Dodatkową korzyścią jest prawdopodobnie łagodzenie tzw. wiru podkowiastego na końcach skrzydła.

Kadłub posiada przekrój owalny i pokryty jest skorupą sklejkową. Miejsca załogi rozmieszczone są jedno za drugim, przy czym siodełko tylne znajduje się o 15 cm wyżej od przedniego. Trójdzielna limuzyna wcina się częściowo w obrys skrzydła. Przednia część limuzyny jest stała, środkowa otwiera się w bok na zawiasach. Otwarcie części środkowej odbezpiecza zarazem część tylną, która otwiera się na zawiasach w górę i do tyłu (zawiasy zamocowane są wzdłuż tylnej krawędzi limuzyny, na górnej powierzchni skrzydła). W tym stanie obie kabiny są łatwo dostępne.

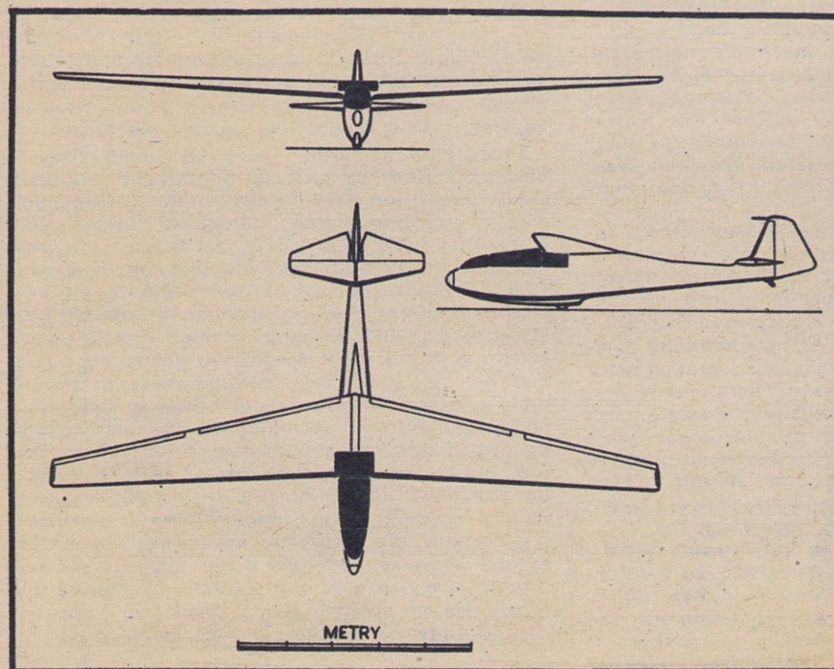
„Stösser" posiada płozę drewnianą, w którą wbudowane jest małe kółeczko z pełnej gumy (rozmiar kółka 140 × 80 mm). Skok amortyzacji płozy wynosi 100 mm. Płoza ogonowa wykonana jest z gumy i może uginać się na wszystkie strony.

Na ścianach kadłuba znajdują się dwuczłonowe zaczepy boczne do startu za wyciągarką. Ster kierunkowy zaopatrzony jest w wyważenie masowe w postaci wysięgnika z ciężarkiem kroplowym.

DANE TECHNICZNE: rozpiętość 12,8 m, długość 7,8 m, powierzchnia nośna 14,0 m^2, wydłużenie 11,7, ciężar własny 280 kG, ciężar w locie do 455 kG, obciążenie powierzchni do 32,5 kG/m^2.

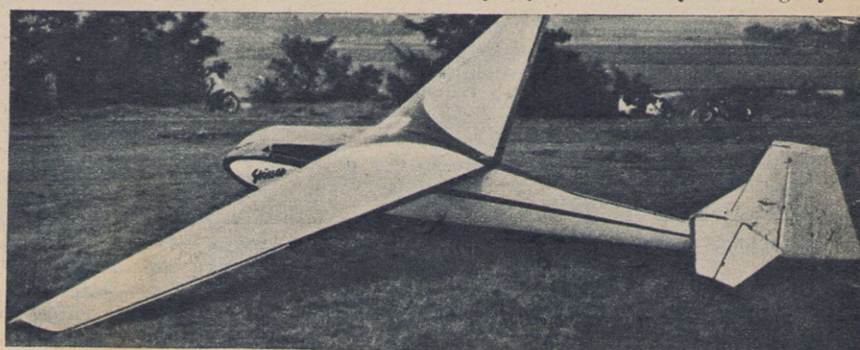
OSIĄGI: maksymalna doskonałość 26, minimalna prędkość opadania 0,9 m/sek.

Prototyp zbudowany został w roku 1955. „Stösser" nadaje się do akrobacji, jednak może być również używany do szkolenia w lotach bez widoczności oraz jako dwumiejscowy szybowiec szkolny i treningowy.



DWUMIEJSCOWY SZYBOWIEC AKROBACYJNY

Ly-542 K „STÖSSER" NRF



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

F-5

WŁOCHY

WRAZ z rozwojem lekkich silników odrzutowych notujemy coraz liczniejsze pojawienie się na całym świecie lekkich samolotów, budowanych najczęściej w celu szkolenia i treningu. Przykładem takiej konstrukcji jest włoski lekki samolot szkolno-treningowy Caproni F-5, którego twórcą jest znany konstruktor inż. Stelio Frati. Głównymi cechami samolotu F-5 są prostota i lekkość. Konstruktor nie silił się tu na żadne oryginalne rozwiązanie, zwrócił natomiast uwagę na stronę technologiczną i produkcyjną samolotu. Dość nieoczekiwanie, w odróżnieniu od wszystkich innych maszyn tego rodzaju, Caproni F-5 zbudowany jest całkowicie z drewna, które jak widać także z innych konstrukcji jest ulubionym materiałem inż. Frati. Prototyp oblatany został w 1952 r.

Caproni F-5 jest jednosilnikowym dwumiejscowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej, przeznaczonym do szkolenia i treningu.

Skrzydło proste o obrysie trapezowym z zaokrąglonymi końcami, ma wznios 5° wzdłuż dolnej powierzchni i niewielkie skręcenia geometryczne. Profil dwuwypukły, niesymetryczny. Na krawędzi spływu umieszczone są lotki i klapy do lądowania napędzane hydraulicznie. Pomiędzy klapami, pod kadłubem umieszczony jest hamulec aerodynamiczny. Lotki, które nie dochodzą do końców skrzydeł są wyważone statycznie i dynamicznie.

Konstrukcja skrzydeł jest jednodźwigarowa z pracującym pokryciem. Główny dźwigar umieszczony w 30% cięciwy przenosi całą siłę poprzeczną i momenty gnące. Pokrycie ze sklejki tworzące keson pracuje na skręcanie. Przed dźwigarem głównym zabudowany jest krótki dźwigar pomocniczy podpierający golenie podwozia. Drugi dźwigar pomocniczy zamykający keson od tyłu, stanowi jednocześnie wspornik klap i lotek. Żebra wykonane są ze świerkowych listewek i sklejki. Lotki i klapy mają konstrukcję jednodźwigarową z kesonem noskowym ze sklejki. Końce żeber połączone są listwą spływu. Całość pokryta płótnem.

Kadłub o przekroju eliptycznym składa się z dwóch części. Część przednia mieści koło przednie oraz kabinę pilotów wraz ze sterownicami, a także boczne wloty silnika. Część tylna zawiera silnik oraz części stałe usterzenia. Obie części kadłuba mają konstrukcję półskorupową, składającą się z podłużnic, wręg i pokrycia sklejkowego wzmocnionego listwami. Kabina załogi umieszczona w przedniej części kadłuba zawiera dwa miejsca usytuowane jedno za drugim. Pierwsze miejsce przeznaczone dla ucznia jest lepiej wyposażone, jakkolwiek oba miejsca rozporządzają kompletem urządzeń do sterowania płatowcem i silnikiem (jak również przyrządów pokładowych). Kabina jest wyposażona w radiostację UKF nadawczą i odbiorczą. Oszklenie kabiny składa się z wiatrochronu i dwóch otwieranych osłon przedzielonych wąską częścią stałą. Osłony kabin otwierają się na bok, na prawo (wsiadanie i wysiadanie z lewej strony). W razie niebezpieczeństwa osłony można odrzucić. Zwraca uwagę czyste rozwiązanie konstrukcyjne oszklenia, bez zbędnych prętów i poprzeczek.

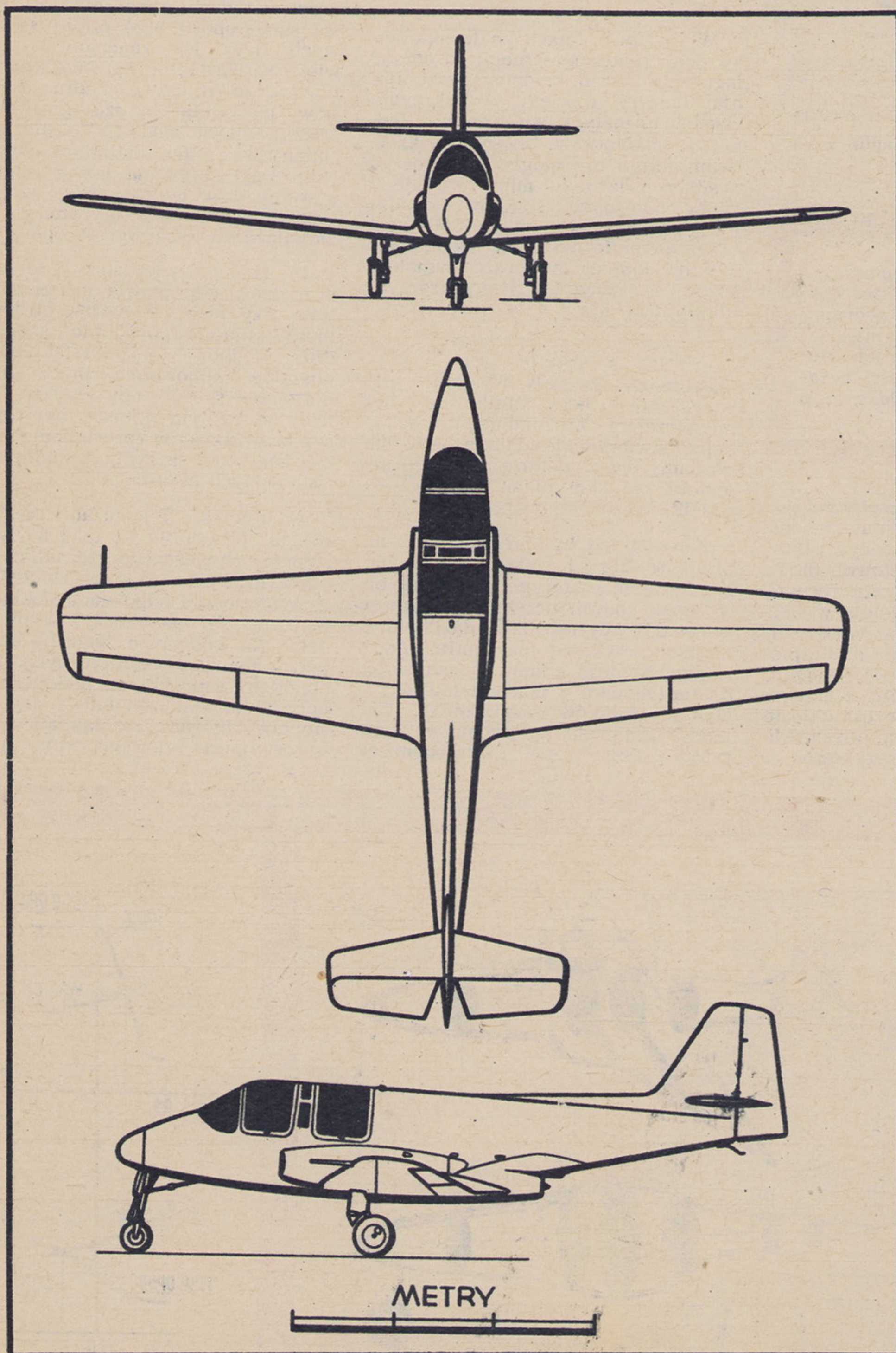
Usterzenie wolnonośne, o obrysie trapezowym. Statecznik pionowy stanowiący całość z kadłubem, zakończony jest z przodu długą płetwą grzbietową. Statecznik poziomy osadzony jest na stateczniku pionowym, nieco nad kadłubem. Konstrukcja statecznika dwudźwigarowa, pokrycie sklejkowe. Konstrukcja sterów wysokości i kierunkowego — jak klap i lotek. Wyważenie sterów uzyskano przez przesunięcie osi ich obrotu do tyłu od krawędzi natarcia.

Podwozie o układzie trójkołowym jest chowane w locie za pomocą urządzenia mechanicznego z napędem ręcznym. Podwozie główne składa się z dwóch symetrycznych połówek osadzonych na skrzydłach i chowanych w kierunku do kadłuba. Golenie podwozia głównego są typu kolanowego, wyposażone w amortyzatory olejowo-powietrzne pracujące tylko na ściskanie. Koła osadzone na zewnętrz goleni mają wymiary 400 × 100 mm i są wyposażone w hamulce hydrauliczne typu tarczowego, napędzane za pomocą specjalnych pedałków umieszczonych na pedałach sterowania kierunku. Koło przednie 300 × 100 mm jest ułożyskowane w widelcu osadzonym na końcu długiej goleni — amortyzatora. Całe podwozie jest sprzężone ze sterownicą kierunku, pomaga więc w sterowaniu naziemnym. Po wciągnięciu podwozia część koła wystaje na zewnątrz pod kadłubem. Stanowi to zabezpieczenie dolnej części kadłuba i silnika na wypadek przymusowego lądowania „na brzuchu".

Napęd samolotu stanowi lekki silnik odrzutowy typu Turbomeca „Pallas" o ciągu statycznym 150 kG, umieszczony u dołu tylnej części kadłuba z wylotem pod kadłub. Silnik osłonięty jest od zewnątrz blachą, a od drewnianej konstrukcji kadłuba odizolowany watą szklaną. Zasilanie silnika powietrzem odbywa się za pomocą dwóch wlotów umieszczonych po bokach kadłuba. Zbiornik z paliwem (naftą) o pojemności 145 l umieszczony jest w kadłubie tuż za tylną kabiną, a więc w okolicy środka ciężkości samolotu. Możliwe jest powiększenie zapasu paliwa przez umieszczenie dodatkowych zbiorników paliwa w skrzydłach.

inż. J. Ś.

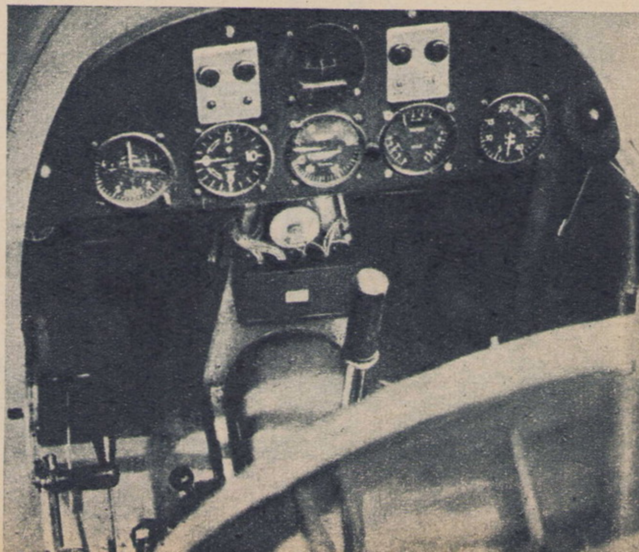




DANE TECHNICZNE:

Wymiary:		
Rozpiętość	—	7,85 m
Długość	—	6,625 m
Powierzchnia nośna	—	10,0 m²
Wydłużenie	—	6,2
Ciężary:		
Ciężar własny	—	484 kG
Ciężar w locie	—	750 kG
Obciążenie powierzchni	—	75 kG/m²
Obciążenie ciągu	—	5 kG/kG
Osiągi:		
Prędkość max. przy ziemi	—	360 km/h
Prędkość max. na wys. 2 000 m	—	390 km/h
Prędkość graniczna nurkowania	—	500 km/h
Czas wznoszenia na 2 000 m	—	6 min
Długość startu	—	280 m
Długość lądowania	—	154 m
Pułap	—	8 000 m
Długotrwałość lotu	—	1 h 10 min

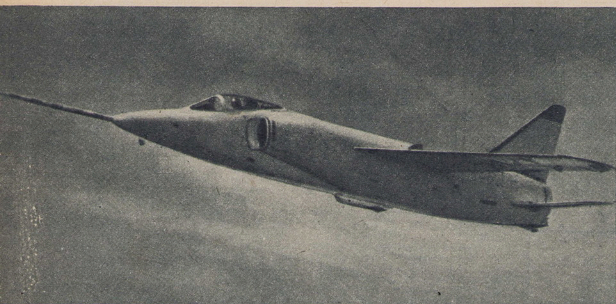
Wnętrze kabiny samolotu F-5.



NOWE ODKRYCIE AERODYNAMIKI

REGUŁA PÓL

Inż. ZBIGNIEW KOWALSKI



Samolot Grumman F11 F-1 „Tiger" z kadłubem opracowanym zgodnie z regułą pól.

SĄ pewne osiągnięcia, które stają się „kamieniami milowymi" postępu w dziedzinie techniki lotniczej. Osiągnięciem takim było chociażby opracowanie skrzydła wolnonośnego, konstrukcji skorupowej, napędu odrzutowego i profilu laminarnego. Ostatnie miesiące przyniosły nowe odkrycie, tym razem natury aerodynamicznej, które — być może — zmieni całkowicie nasz pogląd na trudności związane z przekraczaniem przez samoloty prędkości dźwięku. Odkryciem tym jest tzw. „reguła pól".

GDY pod koniec ubiegłego roku opublikowane zostało sprawozdanie NACA zatytułowane „Reguła pól", a dotyczące wyników badań nad oporem falowym samolotów przy prędkości transsonicznej, tj. w rejonie liczb Macha 0,9 i 1,1, mało kto spoza ludzi lotnictwa zdawał sobie sprawę ze znaczenia, jakie wyniki tych badań mogą mieć dla rozwoju przyszłych konstrukcji samolotowych.

Cóż jednak takiego ważnego podała ta „Reguła", że stała się ona obecnie najbardziej sensacyjnym tematem na łamach światowej prasy lotniczej? Podała po prostu receptę na konstruowanie samolotów w taki sposób, by mogły one bez większego trudu i bez większego niebezpieczeństwa osiągać prędkość dźwięku. A wiemy przecież, choćby z artykułów w „Skrzydlatej", że osiągnięcie tego było dotąd sprawą niezwykle trudną i nieraz bardzo ryzykowną, o czym świadczyć mogą wypadki samolotowe jak DH „Swallow", DH-110 i szeregu innych prototypów. Wypadki te powodowane były przez pojawiające się w pobliżu Ma = 0,9 zaburzenia stateczności i inne zniekształcenia opływu, nie dające się przewidzieć na drodze teoretycznej.

Odkrycie niezwykle prostej „reguły pól" zostało dokonane po długotrwałych badaniach nad zmniejszeniem oporu falowego brył obrotowych, zaopatrzonych w powierzchnie nośne o małym wydłużeniu. Odkrycia dokonał zespół uczonych pod kierunkiem R. T. Whitcomb'a.

Idealny kształt brył obrotowych wystudiowano już dość dawno (balistyka), jednakże połączenie takich brył z powierzchniami nośnymi powodowało w pobliżu prędkości dźwięku gwałtowny przyrost oporu falowego nie dający się niczym wytłumaczyć. Jednocześnie zaburzenia opływu występujące w tym rejonie prędkości czyniły próby przebicia „bariery dźwięku" prawie niemożliwymi.

W ostatnich latach znaleziono jako dość skuteczny środek zaradczy, łagodzący nieco trudności przebijania bariery dźwięku — skrzydła skośne o małym wydłużeniu. Jednakże samoloty ze skośnymi skrzydłami długo nie mogły przekroczyć prędkości dźwięku mimo wielkiego ciągu potężnych silników, dopóki nie powiększono ciągu silników przez dodanie do nich dopalaczy. Wtedy dopiero najlepsze samoloty tego typu osiągnęły i przekroczyły upragnioną Ma = 1 w locie poziomym.

Dziś, w świetle „reguły pól" okazuje się, że cały wysiłek z powiększaniem mocy silników — był niepotrzebny! Zrozumiemy to sensacyjne stwierdzenie dobrze, gdy zapoznamy się z historią pewnego samolotu ze skrzydłami „delta" — F 102.

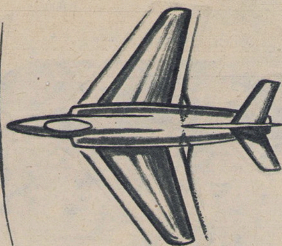
Samolot ten był projektowany na prędkość Ma ⟩ 1, ale niestety, po zbudowaniu prototypu nie mógł on w żaden sposób przekroczyć nawet Ma = 0,9. Wytwórnia znalazła się w bardzo przykrym położeniu, gdyż władze lotnicze odmówiły zamówień na ten samolot z powodu niedotrzymania warunków technicznych. Zakłady uratowała ogłoszona w tym czasie „reguła pól". Natychmiast dokonano niezbędnych przeróbek kadłuba i wkrótce samolot przekroczył bez przeszkód prędkość dźwięku.

Największą trudnością wykrycia przyczyny gwałtownego wzrostu oporu falowego w okolicy Ma = 1 był brak tunelu, który by pozwolił na obserwację opływu samolotu przy tej prędkości. Gdy jednak tunel taki zbudowano okazało się, że przy opływie z prędkością dźwięku w pobliżu samolotu występuje potężna fala uderzeniowa tuż za krawędzią spływu skrzydeł (rys. 1). Duży zasięg fali wskazywał na to, że strata energii rozpraszanej przez nią mogła być powodem całego wzrostu oporu falowego, a w każdym razie główną jego przyczyną.

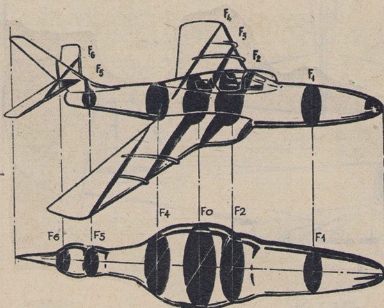
Prace uczonych skierowały się na zagadnieniu zlikwidowania fali uderzeniowej za krawędzią spływu skrzydeł. W toku badań tunelowych brył obrotowych o minimalnym oporze falowym zaopatrzonych w różne rodzaje skrzydeł zauważono, że całkowity opór samolotów przy prędkości przydźwiękowej nie jest prostą sumą oporu jego części składowych, lecz jest znacznie od niej większy. Następnie spostrzeżono, że nieznaczne zmiany kształtu kadłubów powodują bardzo gwałtowne zmiany oporu modeli. Te nieznane zmiany kształtów kadłubów wywierały silny wpływ na zasięg i intensywność fali uderzeniowej za płatem, a więc i na straty energii pociągające za sobą wzrost oporu.

W końcu stwierdzono, że taki sam opór, jaki stawia model samolotu przy Ma = 1, można otrzymać modyfikując odpowiednio sam kadłub modelu: uwypuklając go w obszarze zajmowanym przez skrzydła w ten sposób, aby przekrój czołowy w każdym miejscu był równy sumie przekrojów (prostopadłych do osi kadłuba), skrzydła i kadłuba w tych samych miejscach.

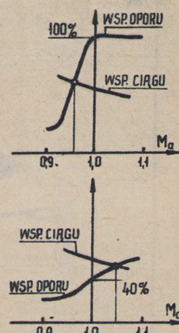
Na rysunku 2 pokazano poglądowo, jak otrzymuje się taką bryłę zastępczą. Stwierdzono, że układ fal uderzeniowych na tak zmodyfikowanym modelu odpowiada dokładnie obrazowi fal na rzeczywistym modelu. Na podstawie tych badań, a także dociekań teoretycznych, wyciągnięto wniosek, że podobieństwo opływu modelu samolotu z bryłą zastępczą można rozciągnąć i na wzrost oporu falowego, który mimo

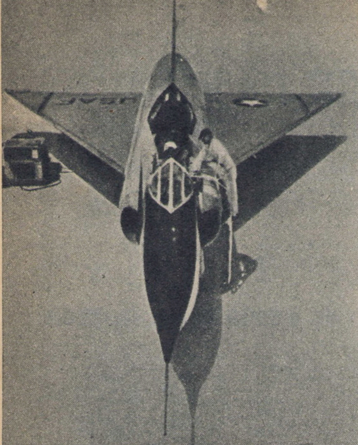


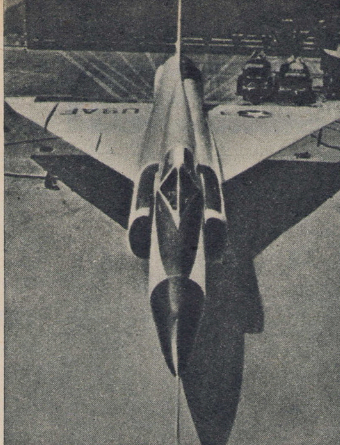
1



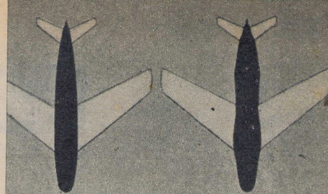
2

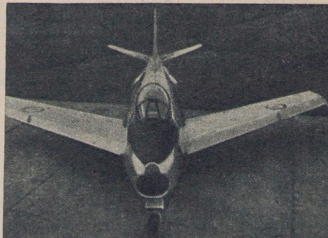






Rys. 4. Samolot Convair F-102 (z lewej) po przekształceniu go zgodnie z regułą pól w F-102 A (z prawej). Widoczna jest zmiana w kształcie kadłuba oraz charakterystyczne „bulwy" w tylnej jego części.





Samolot F-86 „Sabre" po przekształceniu go zgodnie z regułą pól dokonanym w Kanadzie.

różnicy kształtu obu modeli jest w obu wypadkach jednakowy.

Z tego wniosku wypłynęło twierdzenie, że przyczyną gwałtownego wzrostu oporu w rejonie Ma = 1 jest tworzenie się fal uderzeniowych spowodowanych nierównomiernym rozkładem przekrojów poprzecznych samolotu (widać to wyraźnie na zmodyfikowanym modelu — rys. 2), wywołującym powstawanie silnych fal uderzeniowych pochłaniających dużą energię.

Następny wniosek będący istotą „reguły pól" wskazuje, że **aby zmniejszyć do minimum opór falowy samolotu w rejonie prędkości dźwięku, należy tak projektować samolot, aby obrotowa bryła utworzona ze skupienia jego poprzecznych przekrojów wokół osi podłużnej (poprzez wszystkie jego części i skrzydła, usterzenia, zbiorniki zewnętrzne itp.) była jak najbardziej podobna do bryły obrotowej o minimalnym oporze.**

Zobaczmy teraz jak wyglądają wyniki zastosowania „reguły pól" w świetle wyników badań aerodynamicznych. Na rysunku 3 zilustrowano wykresami wyniki badań dwu modeli (A i B) przy prędkościach od Ma = 0,9 do Ma = 1,1. Model A jest modelem niezgodnym z „regułą pól", odpowiada on dawnym zasadom aerodynamiki. Model B zgodny z „regułą pól", różni się od modelu A wcięciem w części środkowej kadłuba oraz bardziej spiczastym dziobem. Skrzydła skośne w obu modelach są jednakowe. Wykresy obrazują dobitnie spadek oporu falowego modelu B. **Opór falowy przy Ma = 1 zmalał o 75%! Opór całkowity spadł o 60%!** Założywszy, że charakterystyka silników w obu wypadkach jest taka sama (wykresy z lewej strony rysunku) widzimy, że model B przekroczy prędkość dźwięku i osiągnie Ma = 1,05 tzn. prędkość o 10% większą od modelu A. Aby osiągnąć 10% wzrostu prędkości modelu A, należałoby dać mu silnik o 100% większym ciągu!

Badania modeli w locie przyniosły wyniki identyczne. W odniesieniu do samolotów dużych, „namacalnym" dowodem słuszności „reguły pól" było przekroczenie „bariery dźwięku" przez F-102 A, z kadłubem przerobionym według „reguły pól".

Na rys. 4 widać prototyp F-102 poddźwiękowy (Ma = 0,9) i naddźwiękowy F-102 A (Ma > 1) poprawiony wg „reguły pól". Widać wyraźnie przewężenie kadłuba w partii skrzydłowej. Na fotografii widać uwypuklenia w okolicy wylotu silnika, tzw. „bulwy", dobudowane do kadłuba również w związku z „regułą pól".

Inny samolot F11F-1 dzięki niewielkiej tylko przeróbce kadłuba osiągnął takie zmniejszenie oporu, że zmieniono mu silnik z dopalaczem, dający ciąg 5 700 kG, na słabszy silnik bez dopalacza o ciągu równym 3 400 kG, a mimo tego zachował tę samą prędkość Ma>1. Tak więc zastosowanie „reguły pól" do tego samolotu zmniejszyło jego opór o 40%!

W przypadku projektowania samolotu od samego początku zgodnie z „regułą pól", uwypuklenia i przewężenia kadłuba nie muszą być aż tak widoczne jak w opisanych samolotach, które są tylko przeróbkami samolotów projektowanych przed odkryciem „reguły pól". Już od początku prac konstrukcyjnych można tak dobrać przekroje kadłuba i tak umieścić powierzchnie nośne, aby „reguła pól" była zachowana.

Jest rzeczą ciekawą porównanie typowych samolotów projektowanych według danych zasad konstrukcji z bryłami o kształcie optymalnym, o najmniejszym oporze falowym.

Na rysunku 5 pokazano wykresy rozkładu pól przekrojów poprzecznych oraz sylwetki tych samolotów w widoku z boku.

Wykresy umieszczone pod sylwetkami przedstawiają rozkład pól przekrojów prostopadłych do osi podłużnej samolotów wraz ze skrzydłami. Zacieniowana powierzchnia przedstawia najlepszy rozkład pól przekrojów dla uzyskania minimalnego oporu. Linia ciągła oznacza rzeczywisty rozkład pól tych samolotów. Linia przerywana oznacza rozkład pól w wypadku umieszczenia pod skrzydłami dodatkowych zbiorników.

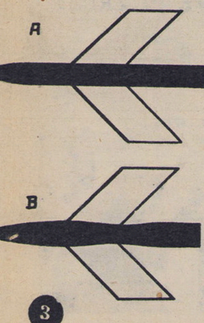
Wysokości punktów na liniach tych figur w każdym punkcie równe są wielkości odpowiednich pól przekrojów samolotów.

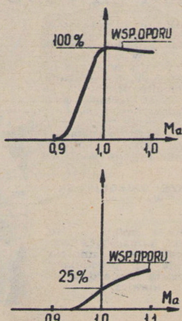
Samolot (A) odbiega znacznie od „reguły pól" natomiast samolot (B) można uznać za zbliżony do tej reguły.

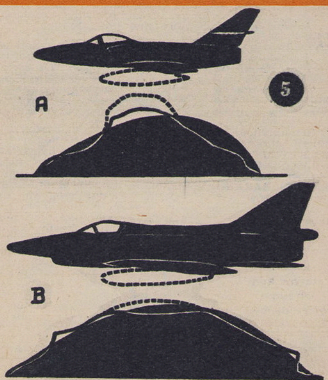
Wszystko co powiedzieliśmy o „regule pól" jest słuszne w zakresie prędkości przejściowych (od Ma = 0,9 do Ma = ok. 1,1).

W jakim stopniu i czy w ogóle „reguła pól" słuszna jest dla prędkości naddźwiękowych (Ma > 1) nie można w tej chwili nic powiedzieć, gdyż nie ogłoszono żadnych badań w tej dziedzinie. Wiadomo natomiast, że najnowsze prototypy samolotów naddźwiękowych są już budowane z uwzględnieniem tej reguły.

Można przypuszczać, że to najnowsze odkrycie aerodynamiki umożliwiające samolotom swobodne przechodzenie niezwalczonej do niedawna bariery dźwięku oraz bezpieczne poruszanie się w obszarze prędkości dźwięku zapewni taki postęp w rozwoju samolotów, jakiego nie obserwowano w ciągu całej historii lotnictwa.







OBJAŚNIENIE:

Rys. 1. Opływ samolotu niezgodnego z regułą pól przy Ma = 1. Wyraźnie widać falę uderzeniową za płatem.

Rys. 2. Zastępcza bryła obrotowa obrazująca rozkład przekrojów samolotu odrzutowego.

Rys. 3. Wyniki badań oporu modeli przy prędkości Ma = 0,9 — 1. Model B — zgodny z regułą pól.

Rys. 5. Rozkład przekrojów poprzecznych dwóch typowych samolotów odrzutowych.



Z lotu po kraju

Spadochroniarstwo to niezwykle przyjemny sport

PIERWSZE swoje kroki w lotnictwie postawiłem w modelarni. Praca to niezmiernie ciekawa, ale... nie zaspokajała moich ambicji. Chciałem koniecznie zostać pilotem. Największą rozterkę przeżywałem wtedy z powodu rodziców. Po prostu nie chcieli dać zezwolenia na szkolenie. Wytrwałość jednak zwyciężyła. Z całą pasją zacząłem chłonąć wszystko co lotnicze: książki, filmy, czasopisma. Ucierpiała na tym nieco moja nauka w technikum. Nie wydawało mi się, że ją zaniedbuje, ale jakoś mi nie szło.

Nowym bodźcem do skoncentrowania sił na nauce nie tylko lotniczej, ale i w szkole było praktyczne zetknięcie się z szybownictwem. Kończąc kurs szybowcowy uświadomiłem sobie, że mając luki w wykształceniu ogólnym trudno jest uporać się z niejednokrotnie skomplikowanymi problemami w lotnictwie. Wtedy to wziąłem się solidnie za naukę i o dziwo... trudności znikły.

Nie mniej od szybownictwa pociągały mnie spadochrony. A oto pewnego dnia wykonałem pierwszy skok, na razie z wieży. Od tej chwili nie miałem spokoju. Zaczęła się teoria, potem egzamin, aż wreszcie nadszedł upragniony dzień, w którym po raz pierwszy skoczyłem z samolotu.

Pamiętam jak dziś: słońce prażyło niemiłosiernie. Nieco chłodu zaznałem dopiero w kabinie „CSS-a", który wywiózł mnie na wysokość 800 m. Skłamałbym twierdząc, że byłem odważny. Przeciwnie — w czasie lotu kilkakrotnie oblatywał mnie strach przed skokiem. Zwyciężył jednak wstyd przed instruktorem i kolegami, oczekującymi mnie na lotnisku. Nie wiem jak to się stało, ale na komendę „skok" bez wahania wyszedłem na skrzydło. Dalej potoczyło się wszystko normalną koleją — skok głową w dół, lekkie szarpnięcie i... rozkwitła nade mną biała czasza spadochronu. Uczucie lęku zastąpiła wtedy nieopisana radość. Czułem się jakbym pod biały parasol schronił się przed promieniami słońca. I dziś każdemu powiem, że spadochroniarstwo to niezwykle przyjemny sport.

JÓZEF BROMKA

W BYDGOSZCZY POWSTAŁ ODDZIAŁ POLSKIEGO TOWARZYSTWA ASTRONAUTYCZNEGO

OD paru lat w Bydgoszczy astronautyka zdobyła sobie gorących wielbicieli. W dużej mierze przyczyniło się do tego rozpropagowanie zagadnienia przez miejscową prasę oraz bardzo liczne odczyty publiczne na tematy związane z lotem człowieka na Księżyc i sąsiednie planety. Toteż informacja prasowa o wyznaczeniu terminu założycielskiego zebrania Bydgoskiego Oddziału PTA spotkała się z żywym oddźwiękiem.

W dniu 21 kwietnia br. o godzinie 16 w tymczasowym lokalu Oddziału w Bydgoszczy przy ul. Kopernika 1 zebrało się 32 ludzi, którym bliski jest czar wzlotu człowieka w bezpowietrzną dal gwiezdnego nieba. Po krótkiej informacji o celach i zadaniach Towarzystwa, jednomyślnie wybrano zarząd Oddziału w następującym składzie: prezes — Andrzej Trepka, literat, wiceprezes — Franciszek Gołata, pilot, instruktor, sekretarz — Eugeniusz Duba-Dubiński, skarbnik — Janina Sipowicz oraz 3 członków zarządu — Lucjan Sawicki, Franciszek Skiepurski i Wiktor Michniewski.

W toku ożywionej dyskusji, oprócz spraw organizacyjnych szeroko omawiano najnowsze osiągnięcia astronautyczne w skali światowej oraz wysunięto kilka dezyderatów pod adresem Zarządu Głównego PTA. Dotyczyły one m. in. subwencji na szeroko zakrojoną akcję odczytową w terenie oraz sprawy ułatwienia dostępu do najnowszych publikacji zagranicznych związanych z astronautyką — zarówno prasy jak i wydawnictw książkowych.

Wyłoniony został projekt podziału do przeglądu sił jakimi już obecnie dysponujemy — który wypadł bardzo optymistycznie. Wielu spośród zebranych posiada zapał i kwalifikacje do pracy popularyzatorskiej, a także ściśle naukowej. Postanowiono w maju powołać do życia kilka sekcji. Omawianie przyszłej akcji odczytowej doprowadziło do wniosku, że już w obecnym składzie jesteśmy w stanie wygłaszać w terenie 50 odczytów miesięcznie. W przyszłości stan ten niewątpliwie się jeszcze polepszy. Na wniosek zarządu zebrani podjęli zobowiązanie przekroczenia liczby 100 członków Oddziału do końca br.

Termin następnego zebrania ustalono na dzień 17 maja, godzinę 18 w Technikum Kolejowym w Bydgoszczy przy ul. Kopernika 1, sala 38. Jednym z punktów porządku dziennego będzie referat niżej podpisanego pt. „Człowiek szturmuje niebo".

ANDRZEJ TREPKA

FORDON ROZPOCZĄŁ SZKOLENIE

OTWARCIE roku szkoleniowego w Szybowcowej Szkole Ślizgowej w Fordonie poprzedziła narada z udziałem kierownictwa, kadry instruktorskiej i technicznej oraz przedstawiciela ZW LPŻ. W czasie narady wysunięto szereg propozycji umożliwiających terminowe wykonanie zadań. Przede wszystkim zajęto się sprawą ciepłych ubrań dla kandydatów, którzy przybyli na pierwszy turnus szkolenia. Jakkolwiek zarządzenie przewiduje wydawanie im tylko kombinezonów ochronnych — na naradzie postawiono wniosek wyposażenia uczniów w ciepłe, sukienne ubrania. Koncepcję tę poparł przedstawiciel ZW LPŻ, w wyniku czego uczestnicy pierwszego turnusu zabezpieczeni są przed zimnem w czasie szkolenia.

Dyskutując przygotowanie szkoły do rozpoczęcia pracy w nowym sezonie pod względem technicznym stwierdzono, że sprzęt (szybowce, wyciągarki i ściągarki) jest pełnosprawny. Należy zatem przypuszczać, że nie powtórzy się historia roku poprzedniego, kiedy to ciągłe uszkodzenia wyciągarek i ściągarek hamowały normalny tok szkolenia.

W związku z tym, że 4 kwietnia rozpoczęliśmy szkolenie z pierwszymi w tym roku kandydatami na pilotów szybowcowych warto poruszyć sprawę właściwego informowania uczniów przez Zarządy Wojewódzkie LPŻ. Otóż przyjeżdżają oni do szkoły z nastawieniem, że otrzymają tu całkowite ubranie, bieliznę osobistą, ręczniki itp. Tymczasem w myśl zarządzenia możemy im dać tylko kombinezony ochronne. Ciepłe swetry, buty, bieliznę osobistą na zmianę i ręczniki powinni oni przywieźć z sobą.

Pisząc o tym pragnę zwrócić uwagę Zarządów Wojewódzkich na właściwą informację kandydatów, aby przyjeżdżający na następny turnus byli zabezpieczeni w przedmioty niezbędne do utrzymania higieny osobistej.

FRANCISZEK GOŁATA
Bydgoszcz

Zaczynamy od nowa

NIEDŁUGO minie dwa lata od chwili, gdy modelarnia lotnicza przy Technikum Budowy Samochodów w Starachowicach praktycznie przestała istnieć. Powodem tego było zabranie — zgodnie z zarządzeniem dyrekcji technikum — lokalu zajmowanego przez modelarnię. Był on jak najbardziej nieodpowiedni na pracę modelarską, mieścił się bowiem w suterynie, jednak i stąd nas wyrzucono.

Po blisko dwuletniej przymusowej przerwie modelarnia starachowicka zaczyna ożywać. Dzięki pomocy tow. Motyki z ZM ZMP oraz tow. Krywko — kierownika Domu Kultury starania o przydział lokalu zostały uwieńczone sukcesem. Otrzymaliśmy jedną dużą salę w Domu Kultury. Mogliśmy więc rozpocząć normalną działalność.

W chwili obecnej szkoli się 15 modelarzy do klasy III, pięciu — do klasy II i dwóch do klasy I, wśród których pilnością i zdyscyplinowaniem wyróżniają się kol. kol. J. Mrugacz i A. Sroczyński.

Nasza praca w nowej modelarni nie przebiega bez trudności. Odczuwamy dotkliwy brak wystarczającej ilości dobrych narzędzi, materiałów i planów modeli. Z literaturą też nie jest najlepiej. Nie mamy również żadnych funduszy na najpilniejsze potrzeby modelarni. Nie możemy się ich doprosić ani od Zarządu Powiatowego, ani od Zarządu Fabrycznego ŁPŻ. A przecież modelarnia nasza jest modelarnią elpeżetowską. Jeżeli więc tok naszej działalności przebiega normalnie — należy to zawdzięczać jedynie ofiarności modelarzy.

BOGUSŁAW HAMAN
Starachowice

SPOTKANIE W CZZH

KOŁO LPŻ przy Centralnym Zarządzie Zaopatrzenia Hutnictwa w Stalinogrodzie zorganizowało w dniu 19 kwietnia, w świetlicy zakładowej, spotkanie z pilotami Aeroklubu Śląskiego. Piloci-instruktorzy: Wojda, Wróblewski, Filuś i inni członkowie aeroklubu sprawili swoim przybyciem wiele przyjemności załodze zakładu. W pogadankach zapoznali oni zebranych z zastosowaniem spadochronu, a przy pomocy modeli samolotu i szybowca zademonstrowali technikę wykonywania różnych figur akrobacji.

Spotkanie to upłynęło w niezwykle miłej atmosferze, przyczyniając się do spopularyzowania sportu lotniczego wśród pracowników CZZH.

MARIAN BARAN
Chorzów

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. Antoni Chojcan z Wrocławia za korespondencję pt. „Liny wyciągarkowe są za słabe".

KĘTRZYN NIE PRZYJMUJE

CHCIAŁBYM zostać lotnikiem. Dlatego też zgłosiłem się do miejscowej Ligi Przyjaciół Żołnierza. Odpowiedziano mi tam, że młodzież naszego powiatu nie jest brana pod uwagę w przyjęciach na szkolenie lotnicze, ponieważ mieszka za daleko od Olsztyna. Ostatecznie jednak przyjęto moje podanie. W styczniu, po dwóch miesiącach od daty złożenia podania, zgłosiłem się powtórnie gdyż nie miałem żadnej odpowiedzi. W Zarządzie Powiatowym wyrażono wówczas zdumienie z tego powodu twierdząc, że wszyscy inni już je otrzymali. Podanie napisałem jeszcze raz, lecz historia się powtarza. Ciągle brak konkretnej odpowiedzi. Może redakcja „Skrzydlatej" będzie miała jakiś wpływ na nasze władze powiatowe i wojewódzkie LPŻ. Czyżby obydwa moje podania zginęły? A może wskutek biurokracji leżą gdzieś zapomniane. Przecież już się rozpoczął sezon lotny!

WIESŁAW STRZELCZYK
Kętrzyn

LOTNICTWO WŚRÓD NAJMŁODSZYCH

MŁODZIEŻ szkoły podstawowej w Chmielewie (pow. kozienicki) zainteresowania swoje kieruje także w stronę lotnictwa. Dzięki inicjatywie opiekunki drużyny harcerskiej — nauczycielki Leokadii Grądziel rozpoczęto tam ostatnio budowę modeli. Na razie są to kartonówki. Należy jednak sądzić, że praca pełnej zapału młodzieży na tym się nie skończy i w najbliższej przyszłości powstanie w tej szkole modelarnia lotnicza.

STANISŁAW MATYSIAK
Żelazna Nowa

MODELARZE PRZED PRÓBĄ OGÓLNOPOLSKĄ

DNIA 15 kwietnia w szeregu województw odbyły się eliminacyjne Zawody Modeli Latających przed XXI OZML. Oto relacje naszych korespondentów o przebiegu zawodów we Wrocławiu, w Zielonej Górze i Łodzi.

WROCŁAW. Eliminacyjne Zawody Modeli Latających przeprowadzone zostały na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego. Brało w nich udział 60 zawodników z 63 modelami, w tym 20 szybowców A-1, 24 szybowce A-2, 1 szybowiec A-3, 9 gumówek, 8 silnikówek i 1 model redukcyjnolatający. Z powodu wybitnie niekorzystnych warunków atmosferycznych (deszcz) poważniejszych wyników nie osiągnięto. Jednakże zawody spełniły swoje zadanie, pozwalając wyeliminować rzeczywiście najlepszych.

Pierwsze miejsce zajęli: w szybowcach A-1 — Zdzisław Paszun (WOML — Wrocław), w szybowcach A-2 — Grzegorz Stadler (modelarnia LPŻ w Świdnicy), w gumówkach — Zygmunt Wądołkowski (WOML — Wrocław), w silnikówkach — Leon Mastalski (WOML — Wrocław). Szybowców A-3 i modeli redukcyjnolatających nie klasyfikowano z powodu małej liczby startujących.

W czasie zawodów dokonano prób zdobycia warunków do odznak przez kadrę wyczynową. Na skutek złej pogody nie przyniosły one żadnych rezultatów.

Organizacja zawodów (przez WOML — Wrocław) stała na dobrym poziomie. Jedynym mankamentem był brak odpowiedniego pomostu do startów z ziemi.

Na podstawie wypowiedzi zawodników i instruktorów z terenu jeszcze raz można stwierdzić ile szkody przynosi obecny, katastrofalny stan zaopatrzenia materiałowego modelarni w najbardziej nawet podstawowe surowce. Aż żal patrzeć jak entuzjazm młodzieży do modelarstwa i lotnictwa zmienia się w rozgoryczenie i zniechęcenie. Ostatecznie nie wiadomo czemu się bardziej dziwić: czy niedołęstwu władz LPŻ, czy temu, że mimo wszystko na terenie naszego województwa znalazło się 60 zapaleńców przygotowanych do startu w eliminacjach.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

ZIELONA GÓRA. Na starcie VII Okręgowych Zawodów Modeli Latających stanęło 36 zawodników z 8 powiatów, z 50 modelami. Trudne warunki atmosferyczne (bezustanny deszcz) obniżały znacznie osiągi modeli. Wyniki indywidualne przedstawiają się następująco:

W kat. A-1 zwyciężył Zygmunt (Nowa Sól), osiągając 213,5 pkt. W kat. A-2 — Kisiel (Dom Harcerza — Gorzów) — 174,2 pkt. W kat. A-3 — Fedorowicz (Zielona Góra) — 139 pkt. W gumówkach — Piasecki (Krosno) — 75 pkt. W modelach silnikowych do 2,5 cm^3 — Janecki (Zielona Góra) — 40 pkt.

Drużynowo zwycięstwo odniosła modelarnia Domu Harcerza (Gorzów), przed modelarnią LPŻ (Zielona Góra), zdobywając puchar przechodni ZW LPŻ oraz proporzec przechodni ZM ZMP. Cenne nagrody otrzymali również modelarze, którzy zajęli pierwsze miejsca w poszczególnych konkurencjach.

ZYGMUNT JANECKI

ŁÓDŹ. Pogoda nie dopisała również modelarzom łódzkim. Silny wiatr bardzo utrudniał loty modeli 38 zawodników, przybyłych z całego województwa.

Indywidualnie zwycięzcami w poszczególnych konkurencjach zostali: w kat. A-1 — Jarosław Janowski, w kat. A-2 — Sławomir Bruski, w kat. A-3 — Rogowski, w gumówkach — Czesław Domke i w modelach z napędem silnikowym — Henryk Cieślik.

Zespołowo pierwsze miejsce zajął Wojewódzki Ośrodek Modelarski w Łodzi, przed modelarnią lotniczą w Tomaszowie.

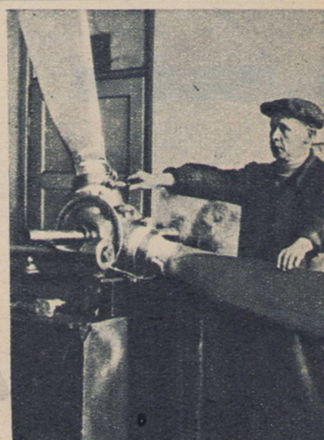
Zawody zakończone zostały rozdaniem nagród najlepszym modelarzom.

ZDZISŁAW WASILEWSKI

KURSY ZAWODOWE W ZRLST

W I kwartale 1956 r. zakończono w ZRLST następujące kursy zawodowe: mechaników płatowcowych, dla przodowników pracy oraz nowej technologii galwanizatorskiej. Ponadto pracownik zakładów — st. technik lotniczy Zdzisław Nowak skończył jako przodownik nauki kurs normalizacji, za co został wyróżniony przez ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

ANDRZEJ ZBIEGNIEWSKI
Warszawa



Wyważanie śmigła — to czynność wymagająca uwagi. Z całą skrupulatnością wykonuje ją przodujący brygadzista Ryszard Grotkiewicz.

ŻYCIE AEROKLUBÓW

W RELACJI NASZYCH KORESPONDENTÓW

Co słychać w aeroklubie Lubelskim?

POZORNIE nic! Opieszała tegoroczna wiosna obfitująca w opady deszczu i śniegu nie pozwoliła członkom tego aeroklubu jeszcze 10 kwietnia nawet na próbne obloty. Owa martwota jest jednąk złudzeniem, bo aeroklub żyje i to dość intensywnie. Nałożony do wykonania na rok 1956 plan jest wysoki i trzeba się będzie dobrze „nagimnastykować" żeby go wykonać, tym bardziej — jeżeli ma się ambicje wydźwignięcia w ogólnopolskim współzawodnictwie z 10 miejsca przynajmniej do pierwszej piątki.

Piętą achillesową tego rodzaju placówek jest, jak wiemy problem zwerbowania do szeregów lotnictwa możliwie dużej ilości młodzieży, czyli tzw. popularnie, aczkolwiek niepięknie — nabór. Akcja przyjęć na szkolenie lotnicze zaczęła się w Aeroklubie Lubelskim już we wrześniu ub. roku i osiągneła początkowo dość pokaźną liczbę kilku setek złożonych podań. Po przesianiu jednak kandydatów przez GOBLL-owskie sito, uznanych zostało za zdolnych tylko około 13%. Ponadto inna grupa osób będąca już po egzaminach teoretycznych, nie została jeszcze przebadana we Wrocławiu; z tych również wyłoni się prawdopodobnie kilku odpowiednich kandydatów. Na tym odcinku plan został więc zabezpieczony.

Jeżeli chodzi o szkolenie, to można śmiało zaryzykować twierdzenie, że Lublin wyszedł w teren. Oprócz 3 kursów teoretycznych zorganizowanych w mieście, instruktorzy przeprowadzili wykłady w Nałęczowie, Klementowicach, Kraśniku i Krasnymstawie. Właśnie kiedy odwiedziłam aeroklub, większość personelu przeprowadzała w terenie egzaminy. Ponadto — jeśli chodzi o szkolenie praktyczne — projektuje się zorganizowanie w czasie wakacji kursu skoszarowanego, co w dużej mierze ułatwi pełne wykorzystanie dni lotnych, a co za tym idzie — wykonanie planu wyszkoleniowego.

Sprawy sprzętu nie przedstawiają się tam różowo. Wprawdzie kilka posiadanych „CSS-ów" zabezpiecza samolotowy plan godzinowy, to jednak z szybowcami jest gorzej. 2 „Muchy", „Bocian", „Żuraw", „Jastrząb" i „Salamandra" w żadnym przypadku nie gwarantują wykonania planowych zadań, nie mówiąc już o wyczynie. Jeżeli chodzi o sprzęt, to kierownik Aeroklubu w Radawcu ob. Kozak chciałby zadać za pośrednictwem „Skrzydlatej" takie pytanie Zarządowi Głównemu: Jaką polityką kieruje się on przydzielając aeroklubom samoloty? Do Lublina chciano np. przekazać starego „CSS-a" z przedłużonym o 100 godzin resursem, który latał dotąd w Aeroklubie Warszawskim.

Nie zdała również egzaminu dotychczasowa Rada Aeroklubu. 3 zebrania zorganizowane w ciągu całego roku trudno nazwać przecież działalnością, ale nie można się temu bardzo dziwić biorąc pod uwagę fakt, że w skład jej weszli ludzie w większości przypadkowi, nie mający nic wspólnego i niczym nie związani z lotnicwem. Aby ten stan uzdrowić podjęto decyzję powołania do rady w bieżącym roku wszystkich kierowników istniejących przy aeroklubie sekcji, 2 pilotów sanitarnych, 2 doświadczonych pilotów z dużą praktyką i doświadczeniem, a ponadto sekretarza Zarządu Wojewódzkiego LPŻ, przewodniczącego ZW ZMP oraz przedstawiciela KW PZPR.

Siedząc w pokoju kierownika aeroklubu, którego temperatura (pokoju, nie kierownika) bardziej usprawiedliwiała nazwę lodowni, a nie pomieszczenia, w którym człowiek pracuje, kiedy po półgodzinnej pogawędce trudno było utrzymać ołówek w zgrabiałych palcach, mimo woli nasunęło się pytanie — jakie warunki bytowe mają pracujący i mieszkający tu ludzie? Okazuje się, że zimno nie jest jedyną plagą zatruwającą życie pracowników. Przez całą zimę, a wiemy wszyscy, że nie było ona lekka, ludzie pozbawieni byli tu wody (nosiło sią ją w wiadrach z pobliskiej wsi), a także światła. Trzeba bardzo kochać lotnictwo i mieć nielada odporność, żeby w takich warunkach wytrzymać. A jednak wytrzymali, pracowali, a teraz są pełni zapału i chęci do dalszych poczynań. Ten zapał przebija w każdym ich słowie. Niestety jednak nie tylko zapał. Uważny słuchacz dostrzeże w tych wypowiedziach przewijającą się nutę goryczy. Tu tkwi gdzieś bolesna zadra. Ale gdzie?

Po długich pytaniach i interpelacjach „wyszło szydło z worka". A sprawa miała się tak. W Lublinie jest sklep MHD, w którym sprzedaje się towary tzw. niechodliwe po znacznie zniżonych cenach. O indywidualnym kupieniu tam czegośkolwiek nie było mowy, ponieważ od rana do późnego wieczora sklep był oblężony przez wszelkiego rodzaju handlarzy i spekulantów. Aby ułatwić tanie kupno ludziom pracy, sporządzono w instytucjach i zakładach pracy listy chętnych i sprawę załatwiono zbiorowo. Kierownictwo aeroklubu biorąc pod uwagę niskie uposażenia niektórych pracowników, wystąpiło również do Zarządu Wojewódzkiego LPŻ, a personalnie do prezesa ZW i jednocześnie wiceprzewodniczącego Prezydium WRN ob. Józefa Krokosza z prośbą o podpisanie listy osób zatrudnionych w aeroklubie. Ob. Krokosz jednak odmówił, decyzję swoją motywując tym, że aeroklub jest jakoby za małą placówką no i że w ogóle nie jest zakładem pracy. A czym jest proszę Obywatela Prezesa, salą tańca??

Wielka szkoda, że takim postępowaniem podrywa się dobrze układającą się współpracę między klubem a Zarządem Wojewódzkim, który z drugiej strony obiecał np. pomóc w uzyskaniu kucharki na okres letni — kiedy będą się odbywały turnusy szkoleniowe na lotnisku — dla której nie ma przecież etatu.

Oceniając całokształt pracy aeroklubu można stwierdzić, że jest on na dobrej drodze zarówno dzięki energicznej postawie kierownika ob. Kozaka, który w czasie swej półtorarocznej działalności potrafił zrobić konieczne porządki, ale i dzięki ofiarnej pracy całego kolektywu. Rozumieją, że od nich samych zależy, czy znajdą się na upragnionej pozycji w ogólnopolskim współzawodnictwie.

Haff.

W GDAŃSKU — WYSTARTOWALIŚMY!

W ostatnich dniach marca komisja powołana przez ZW LPŻ w Gdańsku, w skład której weszli również przedstawiciele Rady Aeroklubu, stwierdziła faktyczną gotowość Aeroklubu Gdańskiego do rozpoczęcia lotów. Jednakże lotnisko pokrywała 10 cm warstwa śniegu, spod którego rozmiękła ziemia zaczęła się ukazywać dopiero w pierwszych dniach kwietnia. Silne wiatry nadmorskie suszą szybko, tak więc już w niedzielę 8 kwietnia postanowiliśmy rozpocząć pierwsze loty w roku 1956.

Grupę treningową, która tego dnia przyjechała (2 godziny pociągiem z Gdańska + koszt przejazdu w jedną stronę zł 13,60!) do Strzebielina, powitała wichura. Wiatr wiał z prędkością przekraczającą 13 m/sek i nie było nadziei na jego osłabnięcie. Z niczym wracaliśmy wieczorem do domu (znów 2 godziny pociągiem + 13,60 zł za bilet!!!). Sztormowy wiatr dmuchał w ciągu następnych czterech dni. Dopiero w piątek, 13 kwietnia okazał się łaskawszy. Przy słabszym wietrze, pięknie rozbudowanych cumulusach i oznakach zbliżania się ciepłego frontu zostały wykonane pierwsze loty treningowe. Wznoszenie do 5 m/sek i podstawa chmur 1 600 m umożliwiły wykonywanie dłuższych lotów (start oczywiście za wyciągarką). Np. kol. K. Domrazek latał na „Musze" przeszło 3 godziny, marznąc przy tym niemiłosiernie.

Następne dni — niestety — kit. Ciepły front, całkowite pokrycie nieba i deszcz... Ale najważniejsze, że już wystartowaliśmy w nowy sezon!

A. Jakubowski
Gdańsk

PIERWSZY TURNUS ZAKOŃCZONY

(Telefonem z Lisich Kątów)

Pierwszy szybowcowy turnus wyczynowy, odbywający się w miesiącu kwietniu w Lisich Kątach, nie przyniósł zbyt zadowalających wyników. Wyjątkowo kapryśna pogoda — deszcze i silne wiatry — w ciągu trzech tygodni trzymała pilotów prawie w bezczynności.

Ostatnie dni kwietnia zdawały się być nieco lepsze pod względem warunków meteorologicznych, toteż w dniu 27 zrobiliśmy próbę przelotu po trójkącie 100 km, zakończoną zupełnym niepowodzeniem. Dnia 29 kwietnia powtórzyliśmy ten sam przelot. Jednakże i tym razem pełnego trójkąta nikt nie wykonał. Największą w tym dniu odległość 100,5 km osiągnął pil. Grabowski.

Mimo zdecydowanie złych warunków staraliśmy się wykorzystać każdy przebłysk lepszej pogody i w rezultacie średni nalot na uczestnika turnusu wynosi około 18 godzin.

JÓZEF DANKOWSKI

Liny wyciągarkowe są za słabe

JEDNĄ z poważnych trudności hamujących szkolenie i trening szybowcowy jest brak dobrych lin wyciągarkowych. Używane przez nas liny są wyrabiane z nieodpowiedniego materiału, przez co wytrzymałość ich jest za mała. Liny te rwą się po mniej więcej stu ciągach, lecz mimo to — z powodu braku innych — są w dalszym ciągu eksploatowane. Dowiedzieliśmy się, że Dział Zaopatrzenia Zarządu Głównego LPŻ nie może zakupić innych, ponieważ nasz przemysł nie przyjmuje małych zamówień na liny o większej wytrzymałości, a te które otrzymujemy są wykonywane dla innych, nie lotniczych celów.

Uważam, że w tej sytuacji trzeba koniecznie zakupić dobre liny wyciągarkowe za granicą (albo jeszcze lepiej produkować dobre w kraju — przyp. red.). Oto parę przykładów, które powinny przekonać odpowiednie czynniki o nieodzowności i opłacalności takiego załatwienia sprawy:

— Kilka a nawet kilkunastokrotnie zwiększona ilość bezpiecznych ciągów, jakie można wykonać na dobrych linach — z dużą oszczędnością pokryje różnicę ceny.
— Wyeliminuje się częstą jeszcze potrzebę zastępowania lotów wyciągarkowych kosztownymi lotami za samolotem w takich przypadkach, gdzie wystarczy użycie wyciągarki.
— Uniknie się przerw w lotach, potrzebnych obecnie na łączenie zerwanej liny.
— Zwiększy się bezpieczeństwo szkolenia.

Antoni Chojcan
Wrocław

Dyskusje i polemiki

O właściwą propagandę sportu lotniczego

SPRAWA właściwej propagandy sportu lotniczego znajduje się ostatnio w centrum uwagi wielkiej rzeszy działaczy lotnictwa, którzy dają temu wyraz w licznych dyskusjach, m. in. także na łamach „Skrzydlatej". Pragnę i ja zabrać głos w tej sprawie, dorzucając kilka uwag do tego zagadnienia.

Nonsensem byłoby twierdzić, że młodzież nie interesuje się tak pięknym i pociągającym sportem jakim jest lotnictwo. Mieszkam na prowincji i jestem często świadkiem jak młodzież wprost rozchwytuje „Skrzydlatą" w kioskach. Obserwuję jak młodzi chłopcy sami budują modele i usiłują je zmusić do latania. Niestety, modele te konstruowane bez podstawowego przygotowania teoretycznego i budowane z niewłaściwego materiału, zbite gwoździami i powiązane sznurkiem lub drutem — wbrew wszelkim prawom aerodynamiki — po wypuszczeniu w powietrze spadają i rozbijają się, ku wielkiemu zmartwieniu ich konstruktorów.

Przypominają mi się wtedy sprawy przyjęć na szkolenie lotnicze, z którymi właśnie było i jest jeszcze słabo. Jednocześnie myślę, czy nie należałoby zmienić pewnych rzeczy w strukturze i organizacji lotnictwa sportowego tak, aby nabrało ono prawdziwie lotniczego rozmachu.

Zmiany te należałoby rozpocząć od podstaw tj. od modelarstwa, które powinno przybrać bardziej masowy charakter. Istniejące dotychczas modelarnie, nieliczne zresztą, prowadzone przez LPŻ nie spełniają należycie swej roli. Ponadto trzeba dodać, że młodzież wiejska nie jest w ogóle objęta tymi sprawami.

Wydaje się, że jednym z najprostszych sposobów umasowienia modelarstwa lotniczego byłoby wprowadzenie zajęć praktycznych z tego zakresu w szkołach podstawowych. Zajęcia te winni prowadzić nauczyciele specjalnie w tym kierunku przeszkoleni. Program nauczania modelarstwa powinien być opracowany przez ZG LPŻ wspólnie z Ministerstwem Oświaty. Modelarnie tego rodzaju byłyby zaopatrzone w odpowiednie materiały i narzędzia. Dodatnią cechą takiego posunięcia będzie również to, że modelarnie przyszkolne obejmą swoim zasięgiem tysiące młodzieży wiejskiej, której sport lotniczy przecież nie jest obojętny.

Mamy osiągnięcia w sporcie lotniczym, mamy bardzo wielu ofiarnych działaczy i dobrych fachowców — zdobycze w tej dziedzinie kosztowały nas wiele wysiłku i ofiar. Dlatego też uważam, że młode kadry lotnicze powinny być starannie i umiejętnie przygotowane od podstaw.

Drugim powodem, który niekorzystnie wpływa na masowy napływ młodzieży na szkolenie lotnicze oraz mnoży tak zwane „martwe dusze" jest mało rozwinięta sieć szkół lotniczych i aeroklubów. Wystarczy spojrzeć na mapę, aby się przekonać, że szkoły lotnicze rozmieszczone są gdzieś na krańcach Polski, a aerokluby mieszczą się przeważnie w miastach wojewódzkich. I tak, weźmy dla przykładu, że istniejący aeroklub w Kielcach musi obsłużyć treningowców z całego województwa, co w obecnych warunkach komunikacyjnych jest dla uczącej się i pracującej młodzieży wielkim utrudnieniem. Jasne, że w takich warunkach „martwych dusz" będzie przybywać, a nie ubywać.

Wydaje mi się, że **problem „martwych dusz" dopóty nie będzie rozwiązany dopóki nie zwiększy się sieć szkół lotniczych i ośrodków treningowych.** Umożliwi to również młodzieży wiejskiej korzystanie ze sportu lotniczego w większym zakresie niż dotychczas, a tym samym wzrośnie liczba pilotów wyczynowych.

Otwarcie nowych szkół lotniczych i ośrodków treningowych zwiększyłoby oczywiście wydatki na ich utrzymanie, toteż **warto się zastanowić — czy nie byłoby możliwe wprowadzenie pewnych opłat za szkolenie lotnicze i treningi.** Opłaty te, choć nie wysokie, pokryłyby częściowo wydatki na nowe ośrodki treningowe. Przecież treningowiec dojeżdżając do odległego aeroklubu i tak te pieniądze musi wydać. Nowe ośrodki treningowe powinny być tak rozmieszczone, aby dojeżdżający mieli jak najdogodniejszą komunikację. **Właściwe będzie również otwarcie zamkniętych dawniej szkół szybowcowych, które mają jeszcze niektóre urządzenia np. hangary.** Jeżeli chodzi o obniżkę kosztów własnych to szybowiska górskie są pod tym względem idealne. Loty żaglowe można wykonywać całymi godzinami za darmo.

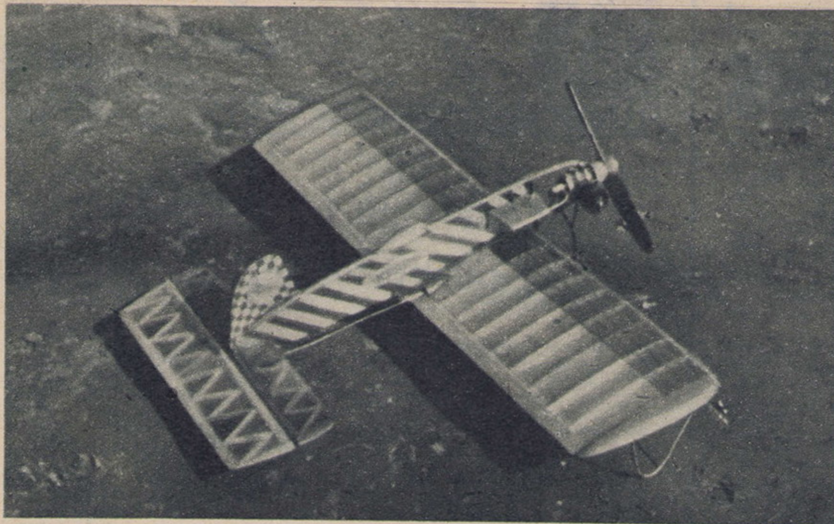
Trzecim bardzo ważnym czynnikiem mającym wpływ na zwiększenie zainteresowania młodzieży sprawami lotnictwa jest właściwie prowadzona propaganda. Propaganda lotnictwa na moim terenie ogranicza się od roku 1954 jedynie do wywieszenia plakatu na Dzień Lotnictwa. Dobrą propagandą lotnictwa są książki o tematyce lotniczej, szczególnie książki Janusza Maissnera cieszą się dużym powodzeniem, ale niestety bardzo trudno jest je dostać. Właściwą rolę w rozpowszechnianiu lotnictwa spełniają również wystawy, jak np. zorganizowana w listopadzie i grudniu ubiegłego roku w Warszawie w Pałacu Kultury i Nauki. Dobrze byłoby urządzać podobne przynajmniej w każdym mieście powiatowym. Tu Wydziały Propagandy ZW LPŻ mają duże pole do popisu

Inną formą propagowania lotnictwa jest prenumerowanie prasy lotniczej przez szkoły, a szczególnie tam, gdzie nie ma kiosków czy innych punktów sprzedaży prasy. Wiele, bardzo wiele naszej młodzieży marzy o tym aby z bliska zobaczyć szybowiec czy samolot. Wycieczek na lotnisko organizuje się jednak bardzo mało. Przypadkowe lądowanie szybowca zdarza się rzadko. Nic więc dziwnego, że przyjęty na szkolenie lotnicze kandydat — spotykając na wykładach teoretycznych wiele niekiedy dla niego niezwykle trudnych zagadnień — nierzadko rezygnuje z dalszej nauki.

Z tych kilku przykładów można się zorientować, jak duże znaczenie ma dla bliższego zainteresowania naszej młodzieży sportem lotniczym — mądra i właściwie przeprowadzona propaganda.

JÓZEF KASIŃSKI

POLSKIE MODELE LATAJĄCE



SZKOLNY MODEL AKROBACYJNY

RYSZARD KIESEWETTER

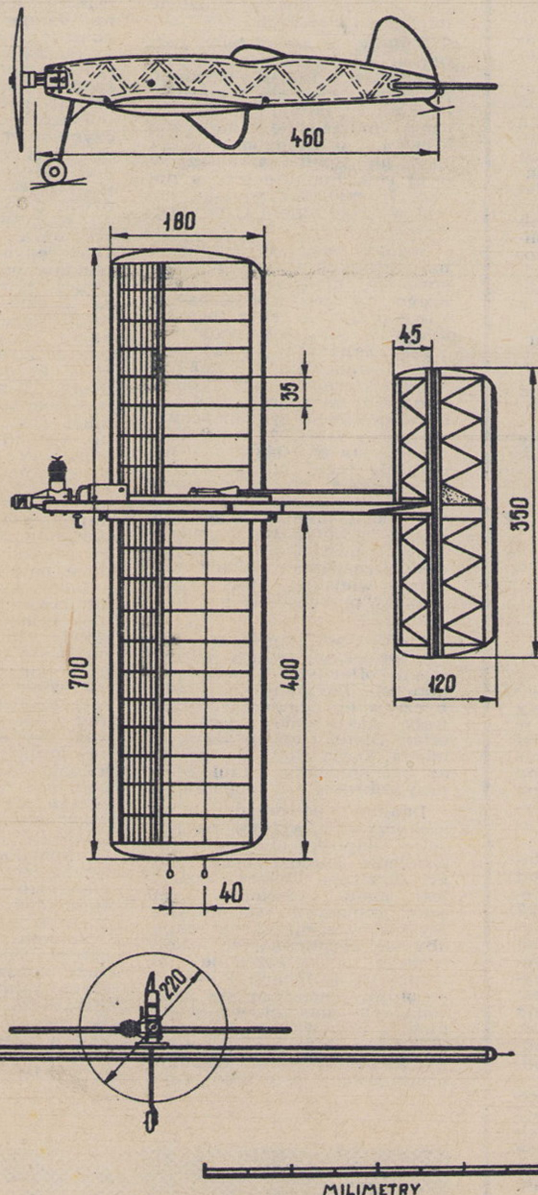
Model zbudowany został w celu nauki pełnej akrobacji. Wykonany jest z materiałów mieszanych: balsa — topola. Kadłub topolowy ażurowany, obłożony sklejką 1 mm.

Płat całkowicie balsowy, posiada pomocnicze dźwigarki, chroniące jednocześnie profil przed zniekształceniem. Statecznik pionowy wychylony, wykonany ze sklejki. Statecznik poziomy konstrukcji geodetycznej wykonany z listew topolowych. Skrzydło przymocowane jest do kadłuba przy pomocy taśmy gumowej, celem amortyzacji przy uderzeniu.

Model jest łatwy w pilotażu i wykonuje pełną akrobację, łącznie z odwróconą.

Dane techniczne:

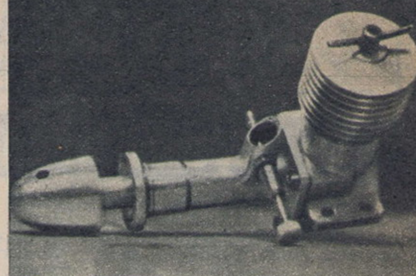
Rozpiętość — 700 mm, długość kadłuba — 460 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 350 mm, Całkowita powierzchnia nośna—17,6 dcm². Ciężar — 370 G, obciążenie — 20,7 G/dcm², Silnik samozapłonowy „Comet" (NRD) — 2,5 cm³, prędkość lotu około — 55 km/h.



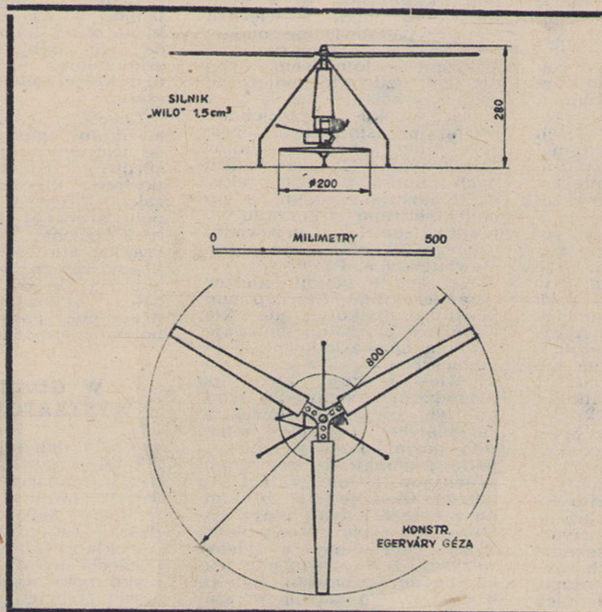
SILNIK STANISŁAWA GRABOWSKIEGO

W numerze poprzednim (19) podawaliśmy opis i plan nowego silnika konstrukcji St. Grabowskiego. Obecnie uzupełniając opis, zamieszczamy zdjęcie tego silnika życząc przy okazji konstruktorowi dalszych udanych prototypów no i — produkcji seryjnej.

(l)



MODEL „HOPPICOPTERA"



Znany modelarz węgierski Egervary Géza skonstruował w końcu 1955 roku model „hoppicoptera" o bardzo oryginalnym układzie, cechującym się w stosunku do normalnie budowanych śmigłowców dużą prostotą budowy. Zamieszczony rysunek orientuje w konstrukcji modelu. Ciężar modelu 220 G. Najlepszy czas lotu 55 sekund, wysokość lotu 113 m.

wg „IFJU SÓLYOM"

KRONIKA *nieoficjalna*

W połowie kwietnia ukazał się nowy, (4) numer miesięcznika „Modelarz". Jak zwykle „Modelarz" zawiera szereg cennych materiałów, tym razem nieco więcej związanych z małym lotnictwem. Takie pozycje (że wymienimy tylko najciekawsze) jak „Jak zaprojektować dźwigar skrzydła' inż. J. Kapkowskiego lub. inż. J. Fałęckiego „0,1 czy 0,2 KM" albo „Zawór do odcinania dopływu paliwa" inż. R. Czwartosza — wskazują, że młoda kadra naszych inżynierów lotniczych i jednocześnie modelarzy, poważnie wzięła się do roboty. A wiadomo, że roboty tej będzie coraz więcej. Chcemy bowiem jak najszybciej wyjść z zacofania technicznego, by wreszcie dogonić zagranicę, na przykład w sterowaniu zdalnym, nie mówiąc już o silnikach i konstrukcjach nowoczesnych modeli — nawet szkolnych.

Skrupulatnie przeglądając stronice bratniego nam czasopisma ze zdumieniem przeczytaliśmy artykuł (prawie wstępny) pt. „Krajowa narada aktywu modelarstwa lotniczego" podpisany inicjałami Z. S. O co chodzi? Chodzi o to, że w niewiadomym okresie (gdyż o tym w artykule nie wspomniano) odbyła się w Lisich Kątach odprawa aktywu modelarskiego.

Nie chcemy ironizować, ale chyba nie dlatego odprawę skryto aż w „lisich kątach", by nikt z redakcji „Skrzydlatej" w niej nie uczestniczył. Czyżby skromny nasz tygodnik był aż tak groźny, że istniały obawy zaproszenia jego przedstawicieli?!

No cóż — trudno, przy omawianiu planu 5-letniego w małym lotnictwie nie byliśmy obecni, ale możemy się o tym dowiedzieć ze wspomnianego artykułu w „Modelarzu". Artykuł ten jednak niewiele wyjaśnia poza przestarzałym już dziś szafowaniem ogólnikami. Cóż to bowiem znaczy, że zadania szkolenia wykonano w 103 proc.?

Kierownicy modelarscy w ZG LPŻ nie chcą, czy widać nie mogą zapomnieć tych czasów, kiedy każda listewka w modelarni była otoczona źle pojętą tajemnicą służbową, za którą kryła się tylko biurokracja (i niestety, jeszcze się kryje).

Och, jakże lubujemy się jeszcze we wszelkiego rodzaju wskaźnikach. I w artykule z „Modelarza" znajdujemy, że w roku 1960 wskaźnik szkolenia wyniesie aż 200. Hurra! Cieszmy się, aż dwieście! Ale czego?? Wyrazić trzeba tylko obawę, by te wszystkie wskaźniki, procenty, a także książeczki, druczki i formularze o jakich chodzą słuchy, nie zatrzymały w biegu rozwoju SPORTU MODELARSKIEGO. A przecież nie budujemy modeli po to by bawić się w wypełnianie formularzy i wykonywać wskaźniki i plany szkolenia!!

Z dalszych zdań wspomnianego artykułu otwierają się wspaniałe perspektywy w nadchodzącym 5-leciu. Nie zapomniano naturalnie o super — wyposażeniu modelarni w „tokarki, piły tarczowe i taśmowe, kompresory, tunele dymne i stoły kreślarskie", że zacytujemy oryginalne słowa autora artykułu, wcale nie wytykając tego „kompresora", który od dawna nazywa się sprężarką. Dziwi nas jedynie, że roztaczając tak wspaniałe perspektywy, plan pominął np. nici szare nr 2, zdalne sterowanie i nic nie wspomniał o silnikach, w których produkcji np. warto by dogonić taką Japonię, gdzie miesięcznie z wytwórni EN-YA wychodzi 2 000 silników, a wiadomo, że u nas można lekko produkować (i — sprzedawać!) dwa razy tyle nie licząc korzystnego eksportu.

Streszczając luźne i oczywiście „nieoficjalne", marginesowe raczej uwagi na temat artykułu o odprawie aktywu modelarskiego trzeba stwierdzić, że jeszcze nie nauczyliśmy się planować, w pełnym tego słowa znaczeniu, że jeszcze źle wyobrażamy sobie szkolenie i rozwój małego lotnictwa w przyszłości. Jedno tylko pociesza, że już na jesieni tego roku (wg autora artykułu) będzie lepsze zaopatrzenie modelarskie. To zapewnienie napawa pewną nadzieją, bo jak mówi staro-hinduskie przysłowie „wóz nie potoczy się o jednym kole".

OBSERWATOR

SPRAWA MUZEUM LOTNICTWA I INNE

ROMUALD FLACH
Sekretarz
Lotniczej Komisji Historycznej

SPRAWA muzeum lotnictwa znajduje się obecnie w krańcowo krytycznym stanie, wymagającym „uderzenia na alarm" pod adresem przede wszystkim naszych władz lotniczych, które przez tyle lat wykazały dziwną obojętność i prawie zupełny brak zainteresowania tym zagadnieniem. Sprawa ta znalazła się też na porządku dziennym zebrania Lotniczej Komisji Historycznej APRL, które odbyło się w dniu 15 kwietnia br. Wygłoszono na nim wyczerpujący referat na ten temat, który zobrazował wysiłek grupy entuzjastów lotnictwa przy ofiarnym gromadzeniu i zabezpieczeniu ocalałych z pożogi wojennej licznych samolotów i silników oraz stan dzisiejszy tego sprzętu — całkowicie zaniedbany i porzucony, za co niewątpliwie odpowiadają: Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego oraz podległy mu Zarząd Lotnictwa Cywilnego.

„Opiekun nieszczęsnych eksponatów lotniczych we Wrocławiu inż. Ber — stwierdził referat — jest bezradny w obecnej sytuacji. Instytut Transportu Samochodowego otrzymał ostatnio jakąś mizerną sumę na naprawy eksponatów samochodowo-drogowych, dział lotniczy pozostaje jednak nadal bez środków.

Czy w przeciągu jedenastu lat istnienia Polski Ludowej nie było środków i czasu na to, aby zaopiekować się we właściwy sposób posiadanym przez nas mieniem muzealnym? Czy nasze władze lotnicze uważają może, że muzeum lotnictwa jest nam niepotrzebne, że niewielką to będzie stratą, jeśli istniejące bezcenne eksponaty zniszczeją ostatecznie? Trudno jest tak sądzić, ale i trudno zrozumieć jakimi przesłankami kieruje się Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego, wykazując całkowitą obojętność odnośnie poruszonego zagadnienia".

W referacie wskazano następnie, że sprawa muzeum lotnictwa nie została zapomniana przez wszystkich. Dano temu bardzo silny wyraz w prasie lotniczej i innej. Dwumiesięcznik „Technika Lotnicza" w numerach 5 z 1952 r. i 4 z 1953 r. poświęca cale kolumny na to zagadnienie, tygodnik „Skrzydlata Polska" w numerach 26 z 1953 r. i 4 z 1954 r. wykazał także swą troskę o pobudzenie odpowiednich czynników, aby wreszcie sprawa muzeum lotnictwa znalazła potrzebne zainteresowanie z ich strony. Nawet „Express Wieczorny" — nie związany bezpośrednio z lotnictwem — odczuł niebezpieczeństwo grożące porzuconym w Pilawie eksponatom, zamieszczając na swych łamach krytyczny artykuł i zdjęcia cmentarzyska niszczejących samolotów. Niestety, liczne artykuły i alarmujące notatki dotyczące smutnej i zarazem beznadziejnej sprawy naszego muzeum lotnictwa pozostały do dziś bez odpowiedzi władz lotniczych.

„Rozumiemy doskonale — stwierdził w zakończeniu referat — że w tej chwili nie ma może środków na budowę muzeum lotnictwa w pełnym tego słowa znaczeniu. Nie ulega jednak żadnej wątpliwości, że w okresie jedenastu lat władzy ludowej można było znaleźć w odbudowującej się stolicy, chociażby najskromniejsze i tymczasowe pomieszczenie na zaczątek muzeum lotnictwa. Za przykład może tu posłużyć Muzeum Kultur Ludowych, mieszczące się w baraku w Młocinach pod Warszawą, które rozwija się i odgrywa dużą rolę w popularyzacji kultury ludowej w społeczeństwie.

Niezrozumiała zupełnie niedbałość Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego oraz podległego mu Zarządu Lotnictwa Cywilnego może doprowadzić wkrótce do całkowitego zniszczenia eksponatów lotniczych, czego przyszłe pokolenia nam nie wybaczą, gdyż odrobić się już tego nie da.

W dyskusji nad referatem ostro atakowano Zarząd Lotnictwa Cywilnego i MTDiL za brak należytej troski dla spraw muzeum lotnictwa, a Kazimierz Chorzewski zwrócił uwagę na znamienny w tym przypadku fakt braku na zebraniu przedstawicieli władz lotniczych, którzy — pomimo zaproszenia — na nie przybyli.

W żarliwych, pełnych dynamiki i ciekawych wystąpieniach poruszono na zebraniu nie tylko katastrofalny stan naszego muzealnictwa lotniczego, ale także braki i błędy w rozwoju sportu lotniczego na przestrzeni ostatnich lat. Inż. Wiktor Szydłowski zwrócił w swoim wystąpieniu uwagę na brak masowości w szybownictwie i spadochroniarstwie oraz na niedbalstwo Zarządu Głównego LPŻ w rozwoju modelarstwa lotniczego. Zapytał on wprost: „Gdzie podziało się ponad 40 szkół i ośrodków szybowcowych, istniejących jeszcze w roku 1948?" Dziś czynnych jest z nich tylko pięć. Inż. Szydłowski mówił także o tzw. „czystce" przeprowadzonej w dawnych latach na terenie byłego Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, w wyniku której usunięto wielu fachowców, odbierając im możność latania. Domagał się on nowej weryfikacji, która by dała możność powrotu do lotnictwa dawnym działaczom, w imieniu których zgłosił on gotowość do współpracy w rozwoju sportu lotniczego w LPŻ-ecie. Wypowiedź tę przyjęto na zebraniu długotrwałymi oklaskami.

Inicjator i współtwórca Szkoły Szybowcowej na górze „Osona" koło Częstochowy Henryk Sięga przedstawił w dyskusji stan całkowitego zaniedbania tego ośrodka. Na tym szybowisku zamieszkał jeden z jego wychowanków. Własnymi środkami konserwuje on zabudowania oraz strzeże przed dewastacją. Zapytał on: dlaczego LPŻ zaniedbał tę szkołę, dlaczego nie dał możności korzystania z niej robotnikom i pracownikom sąsiadującej z szybowiskiem huty im. Bolesława Bieruta i innych zakładów w Częstochowie?

Polski sport balonowy, posiadający wspaniałe osiągnięcia na arenie międzynarodowej, omówił inż. Zbigniew Burzyński. Stwierdził on, że sport ten u nas zupełnie nie istnieje. Na Polsce jednak, której piloci zwyciężyli w ostatnich zawodach Gordon-Bennetta, ciąży obowiązek ponownego ich zorganizowania.

Marian Zabłocki zgłosił w czasie dyskusji wniosek (przyjęty jednogłośnie przez zebranych), aby wystąpić do władz lotniczych o natychmiastowe zajęcie się sprawą zaniedbanych eksponatów lotniczych. Wskazał on przy tym, żeby władze nie traktowały zasłużonych działaczy lotniczych tak, jak czynią to obecnie z porzuconymi eksponatami lotniczymi i przywróciły odsuniętym od lotnictwa ludziom prawo do pracy w lotnictwie i możność latania.

Wyciągnięcia jak najsurowszych konsekwencji przez Partię i Rząd w stosunku do winnych wielu zaniedbań w lotnictwie cywilnym domagał się w swym wystąpieniu Edward Wojczyński, a inż. Ryszard Witkowski przedstawił sprawę potrzeby umożliwienia młodzieży poznania osiągnięć lotnictwa polskiego sprzed 1939 r. i z okresu ostatniej wojny. Wskazał on na konieczność licznych publikacji z tego okresu.

Na zakończenie zebrania zabrał głos prezes Aeroklubu PRL gen. brygady Józef Turski, oznajmiając, że nowa weryfikacja pilotów jest obecnie w toku. Wydano także zarządzenie o otwarciu lotnisk sportowych tak, że młodzież i działacze mają obecnie możność swobodnego na nie wstępu. Sprawa wprowadzenia lotów na balonach wolnych nie jest jeszcze w tej chwili aktualna. Niemniej jednak, Zarząd Główny LPŻ rozpatruje sprawę ewentualnego uruchomienia szkolenia spadochronowego za pomocą balonów na uwięzi, tak jak czynią to Czechosłowacy. Odnośnie muzeum lotnictwa prezes Aeroklubu PRL zapowiedział, że w przypadku otrzymania północnej części Arsenału (po Muzeum Archeologicznym) będzie można przeznaczyć jedną z sal na zapoczątkowanie muzeum sportu lotniczego. Generał Turski przyrzekł również, że ZG LPŻ w miarę swoich możliwości udzieli pomocy materialnej nowoutworzonej Lotniczej Komisji Historycznej. Podkreślił następnie, że utworzone w aeroklubach rady społeczne przyczyniły się już w znacznej mierze do polepszenia sytuacji istniejącej dotychczas w sporcie lotniczym.

Kończąc swe przemówienie prezes ARPL oświadczył, że wszyscy obecni na zebraniu stali się automatycznie członkami Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Trzeba stwierdzić, że liczne i szczere wypowiedzi członków LKH na zebraniu są niewątpliwie przyczynkiem do próby właściwej oceny rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce Ludowej w pierwszym dziesięcioleciu, które to zadanie jest jednym z wielu, jakie obecnie stoją przed Lotniczą Komisją Historyczną APRL. Oczywiście, trzeba zdać sobie sprawę, że większość uczestników pierwszego zebrania Komisji rekrutuje się przeważnie z samej Warszawy i jej najbliższych okolic, z całego kraju było zaledwie kilku. Komisja stawia sobie jednak za zadanie skupienia w swych ramach wszystkich nestorów i działaczy lotnictwa polskiego, którzy zamieszkują na terenie całego kraju. Nie wszyscy są jednak jeszcze „odkryci". Dlatego też w imieniu prezydium LKH apeluję do Czytelników „Skrzydlatej", aby zgłaszali nam nazwiska i adresy wspomnianych osób, względnie, żeby osoby te same dawały znać o sobie do Komisji. Wszelką korespondencję w tej sprawie należy kierować na tymczasowy adres: **Lotnicza Komisja Historyczna Aeroklubu PRL — Warszawa 40, ul. Długa 52 — Redakcja „Skrzydlatej Polski" — telefon 66-101.**

Z ŻYCIA DOSAAF

SPOTKANIE Z WYCHOWANKAMI AEROKLUBU ROSTOWSKIEGO

ROSTOWSKI Aeroklub DOSAAF wychował w swych szeregach wielu sportowców lotniczych. Niektórzy z nich są obecnie przodującymi pilotami wojsk lotniczych i lotnictwa komunikacyjnego.

Ostatnio Aeroklub Rostowski zorganizował spotkanie młodzieży i członków aeroklubu ze swoimi wychowankami. Udział w nim wzięli przodujący piloci lotnictwa komunikacyjnego Paszkow i Buszujew, piloci wojskowi Padchaluzin i Kożewnikow oraz wychowanek Aeroklubu Moskiewskiego — Bohater Związku Radzieckiego Czasnyk. Opowiedzieli oni swoim młodszym kolegom o ich niezwykle ciekawej pracy w lotnictwie wojskowym i komunikacyjnym.

PRZED DNIEM LOTNICTWA ZSRR

PREZYDIUM Komitetu Centralnego DOSAAF podjęło uchwałę dotyczącą udziału tej organizacji w Dniu Lotnictwa ZSRR w r. 1956. Przygotowania do tego święta prezydium poleciło komitetom i szkolnym organizacjom DOSAAF. Powinny one przebiegać — stwierdza uchwała — pod znakiem mobilizacji członków organizacji do jak najlepszego wypełnienia zadań wynikających z uchwał XX Zjazdu KPZR. Zalecono także organizowanie odczytów i wieczorów dyskusyjnych na takie tematy, jak: „XX Zjazd KPZR o dalszym umocnieniu siły obronnej Związku Radzieckiego", „Zadania DOSAAF w popularyzacji lotnictwa i rozwoju sportu lotniczego" i inne. W okresie przygotowawczym do Dnia Lotnictwa będą urządzane również spotkania członków DOSAAF z przodującymi pilotami — Bohaterami Związku Radzieckiego, pilotami sportowymi i komunikacyjnymi.

NOWE RADZIECKIE FILMY LOTNICZE

W ZSRR zakończono ostatnio pracę nad dwoma nowymi filmami dokumentalnymi, wykonanymi na zlecenie Komitetu Centralnego DOSAAF.

Jeden z nich pt. „Aktywiści DOSAAF" (autor scenariusza — Ł. Niepomniaszczi, reżyser — A. Minkin) opowiada o masowym rozwoju sportów obronnych w podstawowych organizacjach DOSAAF. Wiele miejsca poświęcono również spadochroniarstwu. Poszczególne sceny tej części filmu pokazują pracę instruktora Borysa Łastowienko nad szkoleniem młodych spadochroniarzy z fabryki im. Kirowa w Leningradzie.

O pracy podstawowej organizacji DOSAAF w kołchozie „Czerwona Gwiazda" mówi następny film pt. „Na ziemi pokoju" (autor scenariusza — W. Aleksiejew, reżyser — S. Iwanow). Młodzież tego kołchozu, oprócz wielu dziedzin sportów obronnych, uprawia również spadochroniarstwo. Film, obok wielu aktywistów DOSAAF przedstawia widzowi m. in. 67 skok ze spadochronem młodej pracownicy kołchozu Świetlany Kriaczik.

POCZTA Lotnicza Skrzydlatej POLSKI

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Jan Konik z Zawadzkiego (brak dokładnego adresu — 402). Nocne moczenie jest przeszkodą w szkoleniu lotniczym. Radzimy jak najprędzej rozpocząć leczenie, które tylko w bardzo rzadkich przypadkach jest bezskuteczne. Zazwyczaj przyczyną tego stanu rzeczy oprócz wad rozwojowych (za luźno trzymające mięśnie zwieracza) jest nie dopilnowanie przez wychowawców (rodziców) dziecka z natury wygodnickiego i leniwego. Leczenie polega m. in. na stałym (np. co 1 godzinę) budzeniu dotkniętego tą dolegliwością pacjenta w ciągu całej nocy przez okres około 3 miesięcy. Najczęściej sposób ten jest skuteczny. Sprawy tej nie można zaniedbywać i należy leczyć się u specjalisty urologa.

LOTNICZE ZNACZKI TURCJI

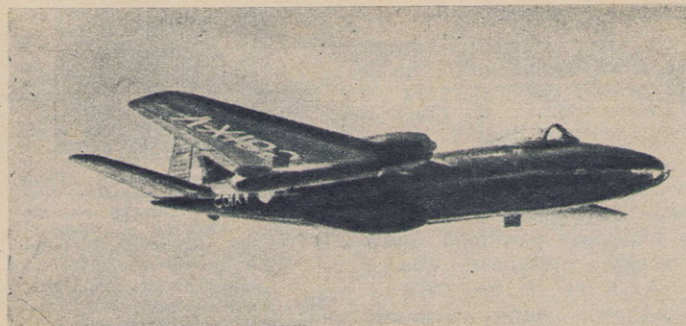
ZAMIESZCZAMY obecnie, ostatnią jaka się ukazała, lotniczą serię znaczków tureckich wydaną w 1954 roku.

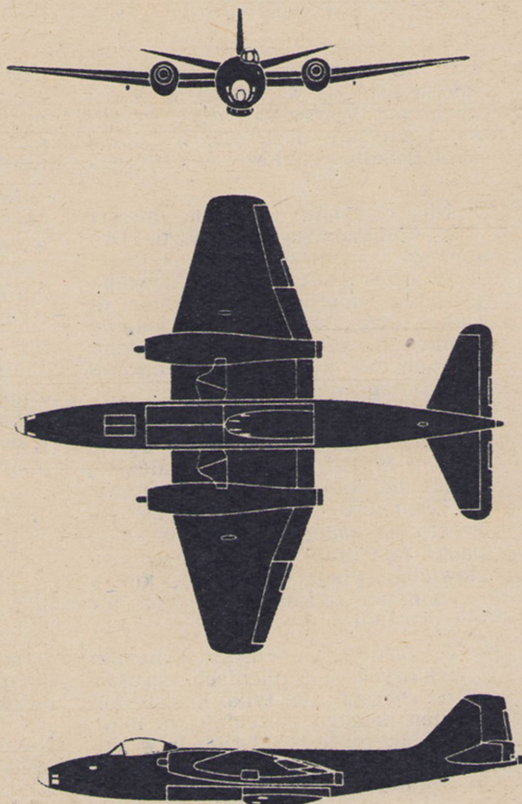
W skład jej wchodzi sześć znaczków, po dwa każdego rysunku: 20 i 45 (fot. 1), oraz 5 i 40 kurus (fot. 2) — port lotniczy w Yesilköy i następnie: 35 oraz 55 kurus (fot. 3) — port lotniczy w Ankarze.

Na wszystkich wielobarwnych znaczkach, formatu: 40 × 24 mm, pokazany został samolot pasażerski: TC - TUG.

Z. RURKIEWICZ







DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
rozpiętość	—	19,2	m,
długość	—	20,0	m,
wysokość	—	4,75	m,
powierzchnia nośna	—	89	m²,
wydłużenie	—	4,3,	
średnia cięciwa aerodynamiczna	—	4,56	m.
Ciężary:			
w locie	—	18 500	kG,
obciążenie powierzchni	—	209	kG/m²,
obciążenie mocy	—	157	kG/kG ciągu
Osiągi:			
prędkość przelotowa	—	ok. 860	km/h,
pułap praktyczny	—	ok. 13 000	m,
zasięg	—	3 200	km.

REKORDOWY SAMOLOT ANGIELSKI

NIEDAWNO prasa doniosła o rekordowym przelocie na trasie Londyn — Kair dokonanym przez załogę angielską: P. Hillwood i D. Watson na samolocie „Canberra-8" w czasie — 3 h 59 min 9 sek. Poprzedni rekord należał do „Comet'a-1" — 5 h 6 min 58 sek. Nasz czytelnik **Zbigniew Kozierski z Radzynia Podlaskiego** prosi o podanie opisu tego samolotu.

Samolot „Canberra" był również posiadaczem oficjalnego międzynarodowego rekordu wysokości — 19 406 m, ustanowionego 4 maja 1953 r. Rekord ustanowiono na specjalnie dostosowanej wersji samolotu.

Całkowicie metalowy samolot ma konstrukcję kadłuba skorupową, a płatów i stateczników — jednodźwigarową żebrowaną. Osłonięta kopułą ze szkła organicznego, szczelna kabina w przedniej części kadłuba mieści 3 osoby załogi. Ma ona automatyczną klimatyzację i zawiera bogatą aparaturę radiolokacyjną. Zespół napędowy stanowią 2 silniki Rolls-Royce „Avon" — turboodrzutowe ze sprężarką osiową, o ciągu statycznym po ok. 5 900 kG każdy.

LOTNICZE REKORDY ŚWIATOWE

6

KLASA C — SAMOLOTY (ciąg dalszy)
SAMOLOTY LEKKIE, UGRUPOWANE WG CIĘŻARU CAŁKOWITEGO W LOCIE

PODKLASA C-1-A (CIĘŻAR DO 500 kG)

Odległość w obwodzie zamkniętym

Albert Rebillon **(Francja)** na samolocie Minicab GY-20 z silnikiem Continental — całkowity ciężar w locie 499,500 kG, dnia 10.5.1952 r.

2 000 km

Odległość w linii prostej

Peder Riber Andersen **(Dania)** na samolocie Tipsy 3 Belfair z silnikiem Walter Mikron II, na trasie: Chievres (Belgia) — Sidi Ifui (Maroko Hiszpańskie), w dniach 3—4 sierpnia 1955 r.

2 632,5 km

Wysokość

Anna Luiza Branger **(Wenezuela)** na samolocie Piper Super Cub z silnikiem Lycoming — całkowity ciężar w locie 493,531 kG — w Aleksandrii (Wirginia), dnia 29.4.1951 r.

8 276 m

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km

Iginio Guagnellini **(Włochy)** na samolocie Ambrosini G.F.4 „Rondone" z silnikiem Continental (ciężar w locie 499,700), dnia 20.11.1954 r.

275,355 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 500 km

Iginio Guagnellini **(Włochy)** na samolocie Ambrosini G.F.4 „Rondone" z silnikiem Continental (ciężar w locie 499,700), dnia 20.11.1954 r.

271,403 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 1 000 km

Nello Volzania **(Włochy)** na samolocie Ambrisini G.F.4 „Rondone" z silnikiem Continental (ciężar w locie 499,9 kG), dnia 19.12.1954 r.

240,519 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 2 000 km

Albert Rebillon **(Francja)** na samolocie Minicab G-Y 20, z silnikiem Continental (ciężar w locie 499,5 kG), dnia 10.5.1952 r.

183,432 km/h

PODKLASA C-1-b (CIĘŻAR OD 500 DO 1 000 kG)

Odległość w obwodzie zamkniętym

Frantisek Novak **(Czechosłowacja)** na samolocie „Sokol" z silnikiem Walter Minor (ciężar w locie 870,5 kG), dnia 23.6.1955 r.

3 116 km

Odległość w linii prostej

M. A. Conrad **(USA)** na samolocie Piper Pacer z silnikiem Lycoming (ciężar w locie 998,4 kG), na trasie: Los Angeles (Kalifornia) — Nowy Jork, w dniach 30.4.—1.5.1952 r.

3 962,744 km

Wysokość

W. D. Thompson **(USA)** na samolocie Cessna z silnikiem XL-198 Boeing, w Wichita (Kansas) dnia 16.7.1953 r.

11 297 m

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km

M. R. R. Paine **(Wielka Brytania)** na samolocie Miles Hawk Speed Six z silnikiem de Havilland Gipsy Six (ciężar w locie 836 kG), dnia 17.6.1950 r.

310,345 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 500 km

Maria Nicolas **(Francja)** na samolocie Norecrin z silnikiem Regnier (ciężar w locie 944,5 kG), dnia 5.12.1951 r.

264,304 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 1 000 km

Maria Nicolas **(Francja)** na samolocie Norecrin z silnikiem Regnier (ciężar w locie 944,5 kG), dnia 5.12.1951 r.

262,786 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 2 000 km

Maria Nicolas **(Francja)** na samolocie Norecrin z silnikiem Regnier (ciężar w locie 999,145 kG), dnia 7.7.1954 r.

240,839 km/h

PODKLASA C-1-c (CIĘŻAR OD 1 000 DO 1 750 kG)

Odległość w obwodzie zamkniętym

J. Forostienko **(ZSRR)** na samolocie „Jak-18" z silnikiem M. 11-FR (ciężar w locie 1 283 kG), dnia 25.9.1954 r.

2 004,668 km

Odległość w linii prostej

W. P. Odom **(USA)** na samolocie „Bonanza" z silnikiem Continental (ciężar w locie 1 731,816 kG), na trasie: Honolulu (Hawaje) — Teterboro (New-Jersey), w dniach 7—8.3.1949 r.

7 977,920 km

Wysokość

Wladimir Szumiłow **(ZSRR)**, na samolocie Jak-18 z silnikiem M. 11-FR, (ciężar w locie 1 009,8 kG), dnia 18.6.1954 r.

6 311 m

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km

Guido Ferrari **(Włochy)** na samolocie Ambrosini z silnikiem Gipsy Queen (ciężar w locie 1 728 kG), dnia 5.12.1953 r.

419,482 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 500 km

Guido Ferrari **(Włochy)** na samolocie Ambrosini z silnikiem Gipsy Queen (ciężar w locie 1 728 kG), dnia 5.12.1953 r.

411,701 km/h

RECENZJE

Paweł Elsztein „IDZIEMY NA START". Wydawnictwo MON. Str. 177 + 2 nlb. Ilustr. 58. Format 61 × 86/16. Nakład 3 000 egz. Cena 6,25 zł. Data ukończenia druku, 20.II.1956 r.

Do rąk naszych modelarzy trafiła ostatnio książka, której celem jest ułatwienie organizowania wszelkiego rodzaju zawodów modelarskich i wystaw. Książka Pawła Eliszteina będzie bardzo pomocną w pracy przodujących i starszych modelarzy lotniczych, trudzących się na terenie kraju nad rozwojem małego lotnictwa.

Nowa książka omawia rozwój zawodów modelarskich w Polsce, uwzględnia ich rodzaje i regulaminy oparte o przepisy Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), ujęte w Kodeksie Sportowym. Autor podaje szczegółowe wskazówki i rady co do sposobu organizowania i przeprowadzania zawodów w skali modelarni terenowej, powiatu, województwa, a także ogólnokrajowej. Daje wiele danych, które mogą być cenną pomocą dla organizatorów zawodów mikromodeli, modeli latających z napędem gumowym i mechanicznym, a także modeli na uwięzi i zdalnie sterowanych falami radiowymi. Autor nie pominął również omówienia zawodów modeli szybowców, modeli kartonowych, latawców i balonów. Podaje strukturę organizacyjną komisji sportowych zawodów wszystkich rodzajów, uczy umiejętnego dokonywania pomiaru lotów modeli na odległość, prędkość i wysokość.

W książce znajdujemy opis urządzeń startowych, a więc: pomostów i basenów do wzlotów modeli, sprzętu pomiarowego, wozów startowych itp.

Omówiliśmy w kilku zdaniach zawartość nowego wydawnictwa, aby Czytelnik nabrał przekonania, że książka ma duży zasób pożytecznych wiadomości, które będą bardzo przydatne w pracy wielu modelarzy w Polsce.

Teraz pragnę wskazać na braki i niedociągnięcia nowego wydawnictwa.

W wykazie ogólnokrajowych imprez modelarskich (str. 8) mowa jest o I Zawodach Modeli Szybowców w r. 1935 i III takichże zawodach w r. 1938. A gdzie podziały się II kolejne zawody modeli szybowców?

W wykazie powojennych zawodów modelarskich (str. 10—12) w wielu przypadkach wyszczególniono miejsca, w których odbywały się te imprezy. Bardzo słusznie. Ale skoro tak, to trzeba było również podać, że: Ogólnopolskie Zimowe Zawody Szybowcowe w 1949 r. odbyły się w Warszawie na Bielanach, III Zawody Szybowców Zboczowych 1955 r. — w Tyńcu koło Krakowa i XX Ogólnopolskie Zawody Modeli 1955 — na lotnisku Gocław w Warszawie.

Autor wskazał na str. 17, że „W skali międzynarodowej do najbardziej znanych należą zawody o puchar Wakefielda". Trzeba było określić bliżej co to są za zawody, o których mowa. Nie wszystkim jest znane nazwisko Wakefielda i zawody z nim związane.

Na str. 45 czytamy: „Przy modelach z napędem (gumowym i silnikowym)..." Przecież pasma gumowe w modelu, to także silnik, autor więc pewnie chciał napisać: „z gumowym i mechanicznym"?

Na str. 101 czytamy: „Do startu z ziemi musi być przygotowana odpowiednia deska... startowa". Co to za deska? Dowiadujemy się, że może ona być wykonana ze sklejki lub tektury. Na str. 135 czytamy dalej: „Konstrukcja deski jest wyłącznie metalowa".

Urządzenie do startu modeli, o którym autor pisze, to nie „deska" lecz pomost. I owszem, może być ono wykonane nawet z desek, ale samo urządzenie, to nie deska.

Na str. 145 czytamy „...modele ciężarowe (lub lepiej transportowe)". Jeżeli autor słusznie przyszedł do wniosku, że lepiej użyć wyrazu „transportowe", to poco w ogóle pisać „ciężarowe"?

Na str. 146 podano: „Lądowanie musi przebiegać „samolotowo". Nie, tak nie można. Nawet cudzysłów nie usprawiedliwia tego dziwoląga językowego jakim jest „samolotowo". Wszystkie ruchy, jakie odbywają się w modelu lub samolocie dookoła jego osi podłużnej noszą nazwę „przechylenia". Błędnym więc jest wyrażenie: „model... przechodzi do ciasnej spirali o kącie nachylenia minimum 30 stopni..."

Autor powinien oszczędzić naszym modelarzom konieczności uzyskiwania zezwolenia władz (nie wiadomo jakich) na zrzucanie z samolotu torby papierowej z mielonym wapnem na las, aby oznaczyć w ten sposób miejsce lądowania modelu na drzewach. Rzecz tylko w tym, aby porcja miału pochodziła z wapna gaszonego lub kredy i aby jej ciężar nie zagrażał życiu ludzkiemu.

Co autor miał na myśli pisząc (str. 170): „Na najniższym stopniu szkoleniowym mogą to więc być np. pokazy wzlotu latawców i balonów"? Z powyższego należy wnioskować, że sport latawcowy i modelarstwo balonowe, to te gałęzie modelarstwa lotniczego, które wymagają najniższego poziomu wyszkoleniowego. Tak nie jest. Sport latawcowy ma wiele doskonałych walorów i nie można go traktować tymi kategoriami. Autor prawdopodobnie nie miał możności oglądania np. zawodów pociągów latawcowych, gdzie szereg grup modelarzy współzawodniczy w sprawnym wypuszczeniu i ściąganiu zespołów wielkich latawców. Operowanie grupy ludzi z szeregiem latawców skrzynkowych zakotwiczonych do jednej liny uwięzi, jest rzeczą bardzo nawet trudną i wymaga jak najdokładniejszego zharmonizowania czynności wszystkich modelarzy, biorących w tym udział. Również technika, jakiej wymaga budowa latawców skrzynkowych ze statecznikami, latawców wirnikowych, czy specjalnych, nie jest najniższą techniką modelarstwa lotniczego. Mam wrażenie, że tego rodzaju sąd autora jest wynikiem zaniedbań w naszym modelarstwie, właśnie na odcinku sportu latawcowego i modelarstwa balonowego.

Na str. 132 czytamy: „Lot poniżej 20 sekund nazywamy „falstartem". Zgrzytem w uchu zapewne wielu modelarzy będzie ten wyraz. Nie używajcie, koledzy modelarze, w ślad za niektórymi szybownikami, niedorzecznego wyrażenia „wyczepić linkę holowniczą". Przecież można i należy ją odczepić. To co autor chce w sporcie latawcowym nazywać błędnie linką holowniczą, nosi nazwę linki uwięzi.

Trzeba obiektywnie stwierdzić, że mimo omówionych uchybień, nowa książka Pawła Elszteina wypełnia z powodzeniem istniejącą dotychczas lukę w naszym piśmiennictwie modelarskim i będzie bardzo pomocną w pracy wielu modelarzy.

R. F.



NOWOŚCI MON-u DLA MŁODZIEŻY

Wkrótce w Wydawnictwie MON ukażą się barwne wycinanki modeli samolotów „MiG-15" i „CSS-11" w opracowaniu Zdzisława Gryglickiego. Wycinanki te będą do nabycia we wszystkich księgarniach.

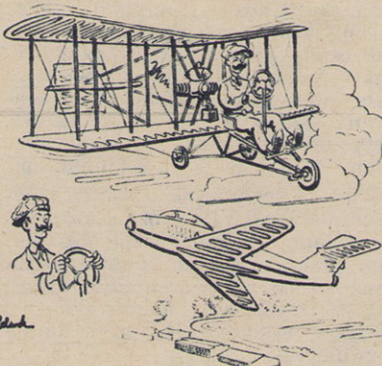
Dla rozrywki i... nauki

KTÓRA Z TRZECH?

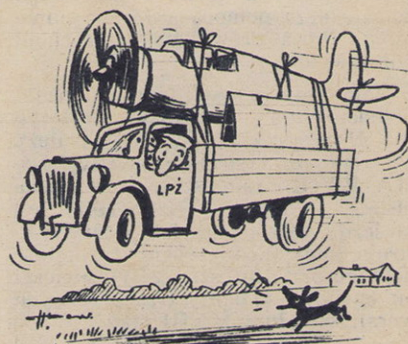
1. Kto zbudował pierwszy balon na świecie i wzniósł się na nim w powietrze?
   (Leonardo da Vinci, Kriakutnoj, Montgolfier)
2. Jak długo utrzymywał się w powietrzu pierwszy samolot?
   (10 sekund, 3 minuty, 17 minut)
3. Ile lotów na szybowcach przez siebie zbudowanych wykonał Otto Lilienthal?
   (77, 758, 2 000)
4. Kto był pionierem nowoczesnego spadochronu w Rosji?
   (Niestierow, Kotielnikow, Ciołkowski)
5. Czym napełnia się balony?
   (wodorem, helem, gorącym powietrzem)
6. Czym rozsławił się Kokkinaki?
   (przelotem przez Atlantyk, rekordem wysokości, pilotowaniem samolotu Możajskiego)
7. Co to jest radiostacja?
   (zabudowa radia na samolocie, określanie położenia odległych przedmiotów, widzenie odległych przedmiotów w ciemnościach)
8. Na jakich samolotach odbywających lot w nocy płoną przednie światła pozycyjne?
   (odrzutowce, amfibie, samoloty sportowe)
9. Co to jest cellon?
   (środek do lakierowania pokrycia, znane centrum szybowcowe we Francji, wyspa przy Półwyspie Indyjskim)
10. Kto był pierwszym polskim pilotem?
    (Tański, Heyne, Piotrowski)
11. Jak nazywał się pilot, który pierwszy przeleciał kanał La Manche?
    (Pegoud, Bleriot, Wright)
12. Który Polak pierwszy przeleciał Atlantyk?
    (Idzikowski, Skarżyński, Karpiński)

Rozwiązanie należy nadesłać na adres redakcji w terminie do dnia 1 czerwca br. Wśród autorów prawidłowych odpowiedzi będą rozlosowane książki lotnicze.

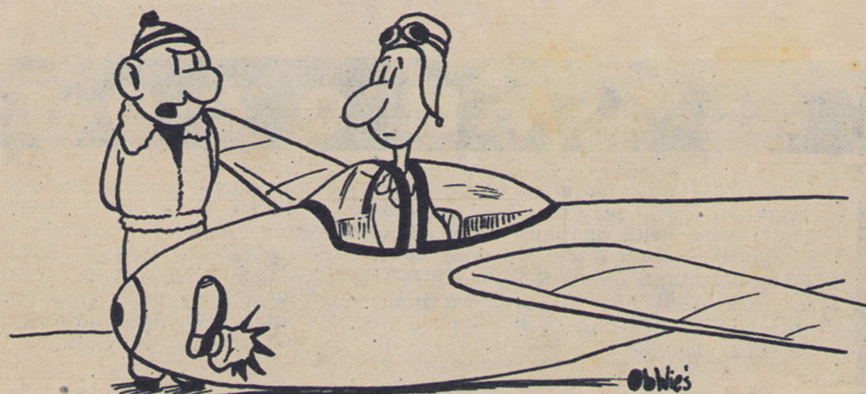
HUMOR LOTNICZY



Gdy pewien ze „starożytnych" awiatorów obrócił czapkę daszkiem do tyłu, uczyniony został pierwszy krok na drodze zwalczania oporów szkodliwych. Zjawienie się MiG-a 15 było już tylko kwestią czasu.



— Czy jesteś pewien, że to nasz silnik pracuje?!!



— Świadectwo lekarskie masz bardzo dobre, ale pilotem nie będziesz.

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa 40, ul. Długa 52, telefon 6-61-01.

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 2594/C B-7-24963

NUMER PODPISANO DO DRUKU 8 MAJA 1956 R.

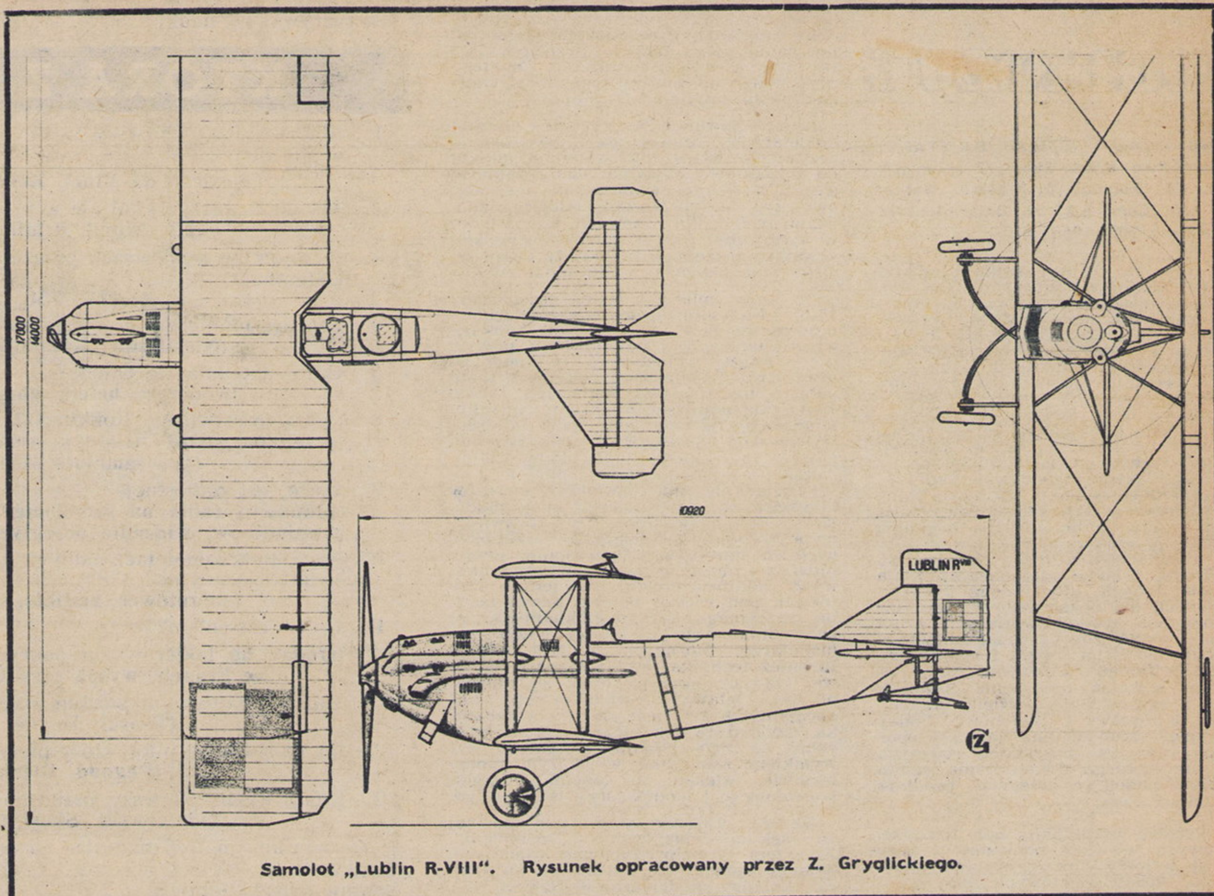
SAMOLOT „LUBLIN R-VIII"

PIERWSZY samolot konstrukcji krajowej wyprodukowały zakłady „Plage i Laśkiewicz" na początku 1928 roku. Prawie roczne próby laboratoryjne oraz studia nad nową konstrukcją poprzedziły budowę tego największego polskiego dwupłatowca. Konstruktorem samolotu był znany Czytelnikom z prac w okresie pionierskim lotnictwa polskiego — inż. Jerzy Rudlicki. Dwupłatowiec R.VIII był budowany z przeznaczeniem jako samolot bombardujący lub dalekiego wywiadu. Konstrukcja samolotu była całkowicie drewniana, płaty, stery i stateczniki pokryte płótnem, kadłub — sklejką.

W pierwszym egzemplarzu prototypu płatowca był zabudowany (na łożu z rur stalowych) 12-cylindrowy silnik Farman o układzie „W" chłodzony wodą, o mocy 550 KM. Wszystkie okucia były wykonane z blachy duralowej. Stojaki komory płatowcowej oraz zastrzały statecznika poziomego zostały wykonane z rur duralowych. Za przegrodą przeciwogniową w kadłubie mieścił się zbiornik paliwa o pojemności 1 200 l, który można było wyrzucić w przypadku konieczności lub bardzo szybko opróżnić. Statecznik poziomy przestawiany w locie. Amortyzacja podwozia za pomocą sznurów gumowych. Płoza drewniana z okuciami duralowymi.

Załączony rysunek oraz fotografia przedstawiają pierwszy prototyp R.VIII z silnikiem Farman. Należy wyjaśnić, że rysunek samolotu „Lublin R.VIII" zamieszczony w czasopiśmie „Modelarz" Nr 5/1955 był nieścisły. Oprócz omyłek natury konstrukcyjnej (ilość żeber, rozpiętość dolnego płata itp. szczegóły) zawierał on w sobie elementy trzech różnych wersji samolotu R.VIII. (!).

Dalsze wersje „Lublin R.VIII" będą omówione w ramach naszego cyklu. R.VIII z silnikiem Farman i charakterystycznym rozwiązaniem osłon silnika dla układu chłodzenia był wykonany tylko w jednym egzemplarzu.

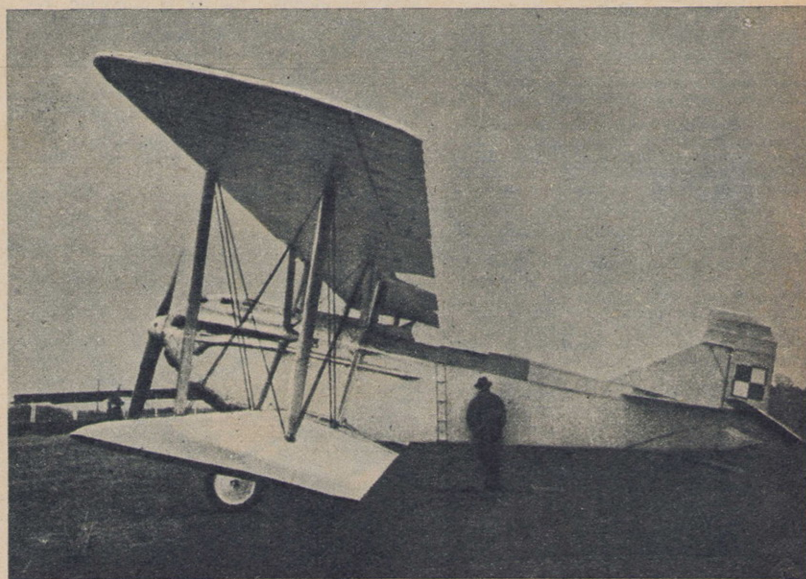


Samolot „Lublin R-VIII". Rysunek opracowany przez Z. Gryglickiego.

Pierwszy egzemplarz prototypu R.VIII z silnikiem Farman był malowany całkowicie na kolor jasny (kremowy) i posiadał napis na sterze kierunkowym oraz szachownice rozmieszczone jak na załączonym rysunku. Na kadłubie, po obydwu stronach kabiny obserwatora, był namalowany słoń w kręgu. Sylwetka słonia i obwód kręgu — granatowe. Osłony silnika w kolorze aluminium.

Dane techniczne pierwszego egzemplarza R.VIII: rozpiętość górnego płata — 17 m, rozpiętość dolnego płata — 14 m, powierzchnia nośna — 76 m kw., długość całkowita — 10,92 m, głębokość płata — 2,6 m, wysokość — 4,5 m, średnica (drewnianego) śmigła — 4,0 m, średnica kół — 1 m, ciężar własny — 2 000 kG, ciężar w locie — 3 550 kG, prędkość max. — 180 km/h, prędkość lądowania — 90 km/h, czas lotu (zasięg) — 6 godzin.

ZDZISŁAW GRYGLICKI



SAMOLOTY PLL „LOT"

Spełniając życzenia wielu naszych Czytelników, rozpoczynamy przegląd samolotów użytkowanych przez PLL „Lot", począwszy od 1929 r. aż do chwili obecnej. Pierwsza część opracowania obejmuje opisy i dane techniczne samolotów „Lotu" z lat 1929—1939 z wyjątkiem samolotów polskiej konstrukcji (PWS-20, PWS-24, PWS-54, PZL-4, PZL-27, PZL „Wicher", R-XVI, RWD-11), które będą zamieszczone w naszym piśmie w stałym dziale „Polskie konstrukcje lotnicze". W drugiej części opracowania zostaną opisane samoloty PLL „Lot" pełniące w latach 1945—1956 służbę na liniach lotniczych Polski Ludowej.

(Red.)

Pierwszym organizatorem lotnictwa komunikacyjnego w Polsce był kapitał niemiecki... W 1922 roku założył on Polskie Lotnicze Przedsiębiorstwo Komunikacyjne „Aerolloyd". Przedsiębiorstwo to zmieniło w 1925 roku nazwę na Polską Linię Lotniczą — „Aerolot", Spółka Akcyjna. W 1929 roku komunikacja lotnicza została „upaństwowiona". Była to jednak faktycznie spółka państwa i rodzimego kapitału pod nazwą Polskie Linie Lotnicze „Lot", pod kierownictwem sanacji i wpływami linii lotniczych obcego kapitału.

Jako pierwszych samolotów PLL „Lot" używał Junkersów „F-13" przejętych od „Aerolotu". W 1929 r. PLL „Lot" zakupił z Holandii sześć jednosilnikowych samolotów komunikacyjnych typu Fokker F-VII A z silnikami Lorraine — Dietrich 450 KM. Jednocześnie przemysł krajowy (wytwórnia Plage i Laśkiewicz w Lublinie) podjął na podstawie licencji produkcję samolotów „Fokker F-VII 3 m" z trzema silnikami Wright „Whirlwind" 220 KM. Samoloty te weszły do służby w „Locie" w r. 1930. W latach 1931—1932 stan posiadania „Lotu" powiększył się o sześć samolotów polskiej konstrukcji. Były to jednosilnikowe górnopłaty PWS-24. W następnych latach samoloty PWS-24 i Fokker F-VII otrzymały zamiast silnika Wright „Whirlwind" mocniejsze silniki Pratt i Whitney „Wasp Junior" o mocy 410 KM oraz metalowe śmigła. W roku 1935 „Lot" zakupił w Niemczech samolot „Junkers Ju-52 3 m" oraz w USA 2 samoloty „Douglas DC-2" z silnikami Bristol „Pegasus V". W roku następnym zakupiono jeszcze jednego Douglas'a oraz cztery samoloty Lockheed „Electra 10-A". Dalsze sześć samolotów tego typu nabyto w roku 1937.

W latach 1938 i 1939 do służby na liniach komunikacyjnych weszło 8 samolotów typu Lockheed 14 H, stanowiących podówczas ostatnie słowo techniki. Sprzęt ten w czasie eksploatacji w PLL „Lot" następnie unowocześniono. Tak np. samoloty Douglas DC-2, Junkers Ju-52 i Lockheed „Electra" otrzymały śmigła nastawne (dwuskok), po czym w r. 1938 „Electra" i „14-H" — śmigła przestawialne o stałej liczbie obrotów. W roku 1939 na samolocie Lockheed 14-H wprowadzono śmigła przestawialne z możliwością ustawiania w „chorągiewkę", w razie zatrzymania silnika. Na wszystkich samolotach wprowadzono radiostacje oraz urządzenia do ślepego lądowania.

PLL „Lot" uzależnione w dużej mierze od kapitału zagranicznego, któremu wiernie patronował kapitał rodzimy, unowocześniały swój sprzęt tylko na bazie zakupów zagranicznych.

Zmienna struktura gospodarcza Polski przedwojennej nie pozwala jednak na regularny rozwój komunikacji lotniczej, pomimo posiadania przez ówczesny „Lot" dość nowoczesnego sprzętu. Polska nie była bowiem dopuszczana do głównych szlaków komunikacyjnych, zwłaszcza, że wewnętrzne linie były także eksploatowane przez obce towarzystwa lotnicze.

(cdn)

MGR. INŻ. JERZY SWIDZIŃSKI